

árokba. A Bellersdorftól Strausberg felé vezető úton 11 Sztálin harckocsi sorakozott fel. A falu szélén további 120-150 ellenséges harckocsi állt, melyeket épp akkor töltöttek fel lőszerrel és üzemanyaggal. Tüzet nyitottam rájuk: kilőttem az első és az utolsó harckocsit. Emiatt torlasz keletkezett, és a többi harckocsi nem tudott megfordulni a keskeny úton. Legénységük beindította a motorokat, és tüzelőállást próbáltak felvenni. Eközben folyamatosan lőttem rájuk.

A löporral és üzemanyaggal megrakott teherautók felrobbantak, az oroszok pedig kiugráltak járműveikből, és a falu felé rohantak fedezéket keresni. Mind a 39 lövedéket kilőttem, aztán visszavonultam. Abban az ütközetben 39 harckocsit semmisítettem

meg egyedül. Addigra, mikor visszarendeltek bennünket Berlinbe, több mint 100 ellenséges harckocsit lőttem ki, és 26 tankelhárító löveget semmisítettem meg.”

Felhasznált szakirodalom

ROGER FORD: *A Tigris harckocsi*. 2000, Hajja és Fiai Könyvkiadó Kft.

BOMBAY LÁSZLÓ–GYARMATI JÓZSEF–TURCSÁNYI KÁROLY: *Harckocsik 1916-tól napjainkig*. Budapest, Zrínyi Kiadó.

CHRISTOPHER AILSBY: *Waffen-SS – Hitler fekete gárdája a háborúban*. Budapest, 1999, Zagora 2000 Kft.

www.achtungpanzer.com/panzer_profiles

GORDON WILLIAMSON: *A büség a becsületem*. Debrecen, 1998, Hajja és Fiai Könyvkiadó Kft.

ENGI JÓZSEF

A közúti közlekedés története

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

IV/5. rész ■ A II. világháborútól az 1970-es évekig. A közúti közlekedés szervezése és problémái (folytatás)

Az MSZMP Központi Bizottsága 1965. november 18–20-án tartott ülésén foglalkozott a gazdaságirányítási rendszer kérdéseivel. Erre azért került sor, mert az elemzők megállapították, hogy:

- a beruházások nem elég hatékonyak;
- a munka technikai felszerelésével a termelékenység és a minőség nem arányosan nő;
- nem csökken kellő mértékben az önköltség;
- célkitűzéseink sok esetben módosulnak;
- a kivitelezés indokolatlanul elhúzódik;
- eszközeink elforgácsolódnak;
- az eredeti előirányzatokhoz képest a beruházások egy részét számottevő költség-többlettel valósítjuk meg;
- a vállalatok gazdálkodási tevékenysége

nem kielégítő az állóeszközök egésze kihasználásában, a meglevő állóeszközök korszerűsítésében.

* * *

Megállapították, hogy a hiányosságok csak a gazdasági mechanizmus reformjával szüntethetők meg. Az új gazdasági mechanizmusra való áttérés első lépéseként átmeneti rendelkezéseket hoztak, amivel egyidőben a korábbi kötelezettségeket megszüntették. Az új átmeneti rendelkezésektől azt várták, hogy mind a Nemzeti Bank, mind a Beruházási Bank vonalán a vállalat és a bankszervezet közti kapcsolat megerősödjön. E kapcsolat pedig elősegíti, hogy a vállalat meggondoltabban tervezze meg alapképzését, felhasználását és az eddiginél gondosabban gazdál-

A közúti közlekedés története

kodjon vele. Gondoskodni kellett az átmeneti rendszerben az állóeszköz-fenntartási, gazdálkodási tevékenységgel kapcsolatos számviteli rendszer átalakításáról, a már elkészült tervek átdolgozásáról, a folyamatos statisztikai, számviteli megfigyeléséről és ellenőrzéséről.

A közlekedés eszközállománya is jelentősen elavult volt. A korszerűsítés már korábban háttérbe szorult, a technika gyors fejlődésével pedig tovább nőtt az elavult eszközök aránya. A túlzott központi szabályozás, az állandósult feszültség, ami a beruházási javak kereslete és kínálata között volt, a gazdaságossági mutatók megbízhatatlansága, a beruházási ellenérdekeltség részleges hiánya komoly mértékben megnehezítették a nagyobb ütemű fejlesztést, előrehaladást.¹

1965. január 14-én rendkívüli ülést tartott a Szabolcs-Szatmár Megyei Szállítási Bizottság, amelyen részt vett dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter is. Az ülést Nemes Imre, a Megyei Tanács VB elnökhelyettese nyitotta meg, aki többek között elmondta, hogy az elmúlt év legnagyobb eredménye az volt, hogy szorosabbá vált a fuvarozók és fuvaroztatók kapcsolata, sikerült biztosítani a munka megfelelő tervszerűségét és egyenletességét. Tervszerűbbé vált a szállítóeszközök kihasználása is, amit az is bizonyít, hogy az 5. sz. Autóközlekedési Vállalat ugyanazzal a járműkapacitással 1964-ben 120 ezer tonna áruval többet fuvarozott, mint az előző évben. Az elnök arra is rámutatott, hogy a Megyei Szállítási Bizottságoknak a jövőben a sokasodó problémák miatt a személyszállítással is kell foglalkozni.

Csanádi György többek között azt is hangsúlyozta, hogy a megyei szállítási bizottságok az egész országban jól dolgoznak és nélkülözhetetlen munkát végeznek. Aktuális feladatként foglalkozott az áru fuvarozás racionalizálásával, a kisforgalmú vasútállomások körzetesítésével² és az ezzel kapcsolatos köz-

úti szervezési intézkedésekkel. (1. ábra) A miniszter rámutatott arra, hogy a jövőben nem adminisztratív eszközökkel, hanem elsősorban a gazdaságosság irányában történő befolyással kívánják a megfelelő eredményt elérni.

A közúti szállítások ellenőrzése során évről évre megállapították, hogy főként a mezőgazdasági szervek tulajdonában levő fuvareszközökkel túllépik a körzethatárokat és nem tartják be a menetlevelekkel kapcsolatos rendeleteket sem. Sokszor végeznek olyan fuvarozást, amit vagy közhasznú fuvareszközzel kellene lebonyolítani, vagy TEFU-menetlevelet kellene felhasználni. (2-3. ábra) Szakértői vélemény szerint azonban sok esetben azért került sor szabálytalan fuvarozásra, mert más mód nincs a fuvarigény kielégítésére. A jogszabályokat kellene a gyakorlati élethez igazítani, mert azok már minden esetben felelnek meg a követelményeknek.³

* * *

A mezőgazdaság fokozott gépesítésének eredményeként 1966-ban már az ország tehergépjármű-állományából a tehergépkocsik 14%-át és a vontatók 84%-át a mezőgazdaság üzemeltette.⁴ A mezőgazdasági tehergépjárművek ahhoz túlzottan decentralizálva voltak, hogy nagyobb központba tömörítve, centrálisan irányíthatóak legyenek. (4. ábra) A járművek foglalkoztatása pedig általában olyan kisebb közigazgatási területen történt, ahol a közhasználatú autóközlekedésnek állandó szolgálati helye nem volt.

Másrészről a mezőgazdaságban rendelkezésre álló tehergépjárművek darabszáma nem felelt meg ténylegesen a szükségletnek, mert a termeléssel összefüggő szállítási feladatok időszakonként és területenként egyenetlenül jelentkeztek, így időszakonként és területenként szállítási kapacitás hiány, vagy fölös mutatkozott. Az üzemeltetők nagy része ezt az ingadozást nem tudta ki-

egyenlítani, ezért a hiányt központi irányítással próbálták pótolni, a fölös kapacitás felhasználását pedig az érvényben lévő jogszabályok és rendeletek lényegében korlátozták. A lakossági fuvarigények olyan ország-részekben is jelentkeztek, ahol azt a közhasználatú autóközlekedés csak 10-20 üres kilométer megtételével tudta volna elvégezni, ugyanakkor a mezőgazdasági fuvarszközök helyben, szabad kapacitással rendelkezésre álltak. Ilyen körülmények között módot kell adni a mezőgazdasági termelősövetkezeteknek, hogy saját fuvarszközeikkel elvégezhessek a tagok háztáji termelésével összefüggő és az előírt körzethatáron belül az egyéb fuvarozásokat.⁵

A közhasznú autóközlekedés a meglevő szolgálati helyeitől távol levő területeken üzemeltetett közületi gépjárművek jobb kihasználása és a közhasznú fuvarozási feladatokba történő fokozottabb bevonása, valamint az e területeken jelentkező fuvarigények szervezettebb formában történő kielégítése érdekében létrehozta a földműves-sövetkezeti hálózatra épített képviselőit.

Képviselőket olyan helyen létesítettek, ahol az AKÖV-nek nem volt szolgálati helye, valamint a közületi és termelősövetkezeti gépjárművek száma szükségessé tette, illetve a földműves-sövetkezet ennek létesítését vállalta. A képviselőknél szolgálatot teljesítő dolgozók a területileg illetékes AKÖV-ök által időszakonként tartott oktató és tájékoztató jellegű értekezleteken szereztek meg a munkájuk ellátásához szükséges ismereteket.

A megbízástól számított egy éven belül szakvizsgát kellett tenniük.⁶ Ekkor már százhetven áru- és menetirányító szolgálati hely volt az országban.

Ezek a szolgálati helyek a pótfuvar szervezésében érték el a legnagyobb eredményt, amit az alábbi számok szemléletesen bizonyítanak:⁷

Év	Szervezett pótfuvarok száma/db
1954	21 452
1955	30 044
1958	36 255
1960	64 814
1962	87 831
1963	104 861
1965	128 384

* * *

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság 1966 márciusában kiadott rendelete alapján az autóközlekedési vállalat akkor jogosult a fuvarfeladat elvégzésével mezőgazdasági termelősövetkezetet, vagy ha az nem vállalja a fuvarfeladatot, magánfuvarost megbízni, ha az elvégzendő fuvarfeladatokhoz a teljesítő képessége nem elegendő. Amennyiben a magánfuvaros az AKÖV által szervezett fuvarfeladatot látott el, az AKÖV köteles volt a magánfuvarossal meghatározatlan időre szerződést kötni, amiben a felmondási időt is szabályozni kellett. Az AKÖV által vállalt vagy szervezett fuvarfeladat magánfuvaros útján történő elvégzése nem mentesítette az AKÖV-öt a megbízóval szemben vállalt kötelezettségei alól. A magánfuvaros nem állhatott közvetlen jogviszonyban a fuvaroztatóval. Az AKÖV megbízásából végzett tevékenység során a magánfuvaros rakodásra is kötelezhető volt⁸. (5. ábra) A tehergépjárművek gazdaságos felhasználásának vizsgálata során került sor a különböző teherbírású tehergépjárművek optimális felhasználási területének megállapítására. A szállítóképességet sok tényező befolyásolja, ezek közül a legfontosabbak: a tehergépjármű teherbírása, az áruösszetétel, a szállított áru mennyisége, a teherbírás kihasználásának értéke, a fajlagos állásidő, az átlagos szállítási távolság és a szállítás lebonyolításának esetleges időkorlátai. A felsorolt tényezők részletes vizsgálatával lehet meghatározni a tehergépjármű legmegfelelőbb felhasználási területét.⁹

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1966. április 26-án tanácskozára hívta össze a megyei szállítási bizottságok elnökeit, a megyei pártbizottságok képviselőit, a minisztériumok és az országos főhatóságok szállítási szervezeteinek a vezetőit, a vasútigazgatóságok és autóközlekedési vállalatok igazgatóit és a közlekedési-szállítási szakma kiváló dolgozóit. Az Áruszállítási Tanácskozáson megvitatották az elmúlt évi tapasztalatokat, a folyó évben várható feladatokat és az ezek teljesítése érdekében szükséges intézkedéseket. A tanácskozás beszámolóját dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter tartotta, és többek között hangsúlyozta, hogy az idei év rendkívül fontos adata a gazdaságtalan szállítások további csökkentése és ennek érdekében a szükséges intézkedések kidolgozása. A gazdaságtalan áruszállítások problémakörében említette a gyenge forgalmú vasútvonalak és állomások kérdésének a megoldását is. Ez azért szükséges, mert a vasúti hálózat a múlt század végén került kialakításra, amikor a közutakon lófogatú járművek közlekedtek, de ma már egészen más a helyzet. A miniszter hangsúlyozta, hogy olyan közlekedésre van szükség, amely nemcsak műszakilag, hanem szervezeten is megfelel a kor követelményeinek. Ezt a célt szolgálja a helyes közlekedési politika és annak maradéktalan végrehajtása.¹⁰

A Csongrád Megyei Szállítási Bizottság 1966. május 19-én megyei szállítási értekezletre hívta össze az érdekelt szerveket, vállalatokat és üzemeket. Az értekezleten a beszámolót Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára tartotta. A beszámoló főként a közelmúltban megtartott Áruszállítási Tanácskozás irányelveit, az ott elhangzottakat, valamint az ebből következő feladatokat ismertette. Ami közvetlenül Csongrád megyére vonatkozik, az a mezőgazdasági szállításokkal kapcsolatos. A betakarítással és felvásárlással kapcsolatos szállítások zavartalan

lebonyolítását sokszor a rakodási problémák nehezítették. Mindenképpen szükségesség vált kézi munkaerő bevonása a rakodási feladatok elvégzésébe. Ezen a téren értékes kezdeményezés történt az elmúlt évben Csongrád megyében. A KISZ-fiatalság mozgósításával különböző rakodóbrigádok létesültek és ezek eredményesen hozzájárultak a rakodások terén jelentkező problémák megoldásához.

A beszámoló külön hangsúlyozta, hogy rendkívül fontos a megfelelő közlekedési szemléletű közvélemény kialakítása, mert jelentős mértékben ezen áll vagy bukik a közlekedési célkitűzések megvalósítása, a közlekedéspolitika megfelelő végrehajtása. Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatták, hogy ezen a téren értékes munkát végeztek a megyei szállítási bizottságok, amelyek a magyar közlekedés szerkezetében tartós pilléreknek bizonyultak. (6. ábra)

A beszámolót széleskörű vita követte. Az értekezletet a Megyei Pártbizottság képviselője zárta be.¹¹

A Bács-Kiskun Megyei Szállítási Bizottság május 23-án Kecskeméten tartotta ülését, amelyen Csoltó László az időszzerű szállítási feladatokat és tennivalókat ismertette. Hangsúlyozta, hogy az országban mindenütt, így Bács-Kiskun megyében is fontos, hogy a közúti közlekedés valamennyi szektora összhangban végezze munkáját. Ezt az is alátámasztja, hogy a megyében az AKÖV 542 tehergépkocsiján és 140 pótkocsiján kívül 924 közületi és célfuvarozási gépkocsi és 2894 pótkocsi is van. Arra kell törekedni, hogy a zöldség-gyümölcsforgalom lebonyolításában a közületi fuvarszközök a lehetőségekhez képest teljesítsék üzemük, vállalatuk szállítási feladatait. (7-8. ábra)

A beszámolót követően sok hozzászólás hangzott el. Az értekezlet Buda Gábor, a Megyei Tanács elnökhelyettese, a Megyei Szállítási Bizottság elnöke zárszavával ért véget.¹²

Időközben megtörtént a termelőszövetkezetek által végzett fuvarozások szabályozása is. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a Földművelésügyi Minisztériummal megvitatta és 1966. július 1-től együttes rendeletben szabályozta a mezőgazdasági termelőszövetkezetek közötti fuvarozási tevékenységét. A rendelkezés szerint a termelőszövetkezetek tehergépjárműveiket és állati erővel vont járműveiket – meghatározott szabályok megtartásával – fuvarozásra is felhasználhatják. A szabályozás szerint a termelőszövetkezeti fuvarozásokhoz AKÖV menetlevelet kell felhasználni. A rendelkezés nem vonatkozott az állati erővel vont járművekkel végzett fuvarozásokra, ebben az esetben sem a menetlevél, sem a díjszabás alkalmazása nem volt kötelező. A szabályozás értelmében nem tekinthető fuvarozásnak a termelőszövetkezet saját termékének szállítása, saját tulajdonban levő eszközök, ingóságok szállítása, a termelőszövetkezeti tagok részére végzett szállítás, valamint a termelőszövetkezet működésével szorosan összefüggő árutovábbítási feladatok végzése. Fontos része volt az új szabályozásnak, hogy a mezőgazdasági termelőszövetkezetek tehergépkocsijaikkal – a vontatók kivételével – körzethatár-korlátozás nélkül végezhettek szállításokat és fuvarozásokat. A vontatók körzethatára a telephelytől számított 50 km, ami alól csak rendkívüli esetben volt adható mentesítés. Előírták azt is, hogy a termelőszövetkezeti fuvarszakkal 24 km-t meghaladó távolságra végzett fuvarozás esetén a fuvarszakkal vezetői az illetékes AKÖV menetirányító szolgálati helyen kötelesek pótfuvar biztosítása céljából bejelentkezni. Ez természetesen csak akkor volt kötelező, ha a tehergépkocsi oda- vagy visszaútnak 50%-ig nem volt megterhelve. A bejelentést a fuvarozást megelőző nap 16 óráig kellett teljesíteni.

Ezzel a rendelkezéssel az illetékes szervek lehetővé tették a termelőszövetkezeti fuvarozásokat, de az is céljuk volt, hogy a kellően

ki nem használt mezőgazdasági fuvarkapacitást gazdaságosan igénybe vegyék.¹³

1966. július 25-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter értekezletet tartott a mezőgazdasági áruszállítások helyzetéről és az e téren jelentkező feladatokról. Az értekezlet résztvevői a Központi Szállítási Tanács titkárságának előterjesztése alapján megvitatták a mezőgazdasági szállítások időszerű kérdéseit és problémáit. A közötti közlekedéssel kapcsolatban rendkívül károsnak tartották azt a gyakorlatot, hogy egyes üzemek, gazdaságok a gépkocsi-megrendelések benyújtásakor – biztonsági okból – a szükséghez képest nagyobb igényt jelenítenek be. Ez a túlbiztosítás felesleges és káros, mert a közlekedési vállalatok mindenképpen kiállítják a mezőgazdaság számára szükséges járműveket.¹⁴

A Autóközlekedési Vezérigazgatóság a felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok forgalmi szakosztályvezetői részére negyedévenként értekezletet tartott. 1966-ban az első értekezletet Veszprémben, a másodikat Békéscsabán, a 8. sz. Autóközlekedési Vállalatnál tartották. Az értekezletet Zahumenszky József AVIG vezérigazgató-helyettes vezette. Az értekezleten áttekintették a Veszprémben hozott határozatok végrehajtását. Az AVIG felügyelete alá tartozó vállalatok 1966. I. félévi súlytervüket 107,5%-ra, árutonna-kilométer tervüket 105%-ra teljesítették. A II. félévben tovább folytatják a tehergépkocsi és rakodógép tipizálást, azaz bizonyos típusok egy vállalathoz való összevonását. Megállapították, hogy ebben a vonatkozásban nem minden vállalat hajtotta végre az átcsoportosításra vonatkozó rendelkezéseket. A vasútállomási fel- és elfuvarozás ügyvitelére vonatkozó vezérigazgatói utasítást egyes AKÖV-ök még nem alkalmazzák, ami zavarja a munkát.

Az őszi begyűjtési fuvar feladatok maradéktalan ellátására minden AKÖV-nek időben fel kell készülni és a rendelkezésre álló

rakodógépeket az arra alkalmas áruknál maximális mértékben használni kell.

Zahumenszky József összefoglalójában arra is kitért, hogy a gyenge forgalmú vasútállomások forgalmának megszüntetéséből adódó feladatokat kifogástalanul kell ellátni.¹⁵

A következő országos forgalmi szakosztályvezetői értekezletet november 29-én és 30-án Egerben a 4. sz. Autóközlekedési Vállalatnál tartották meg. Az értekezletet itt is Zahumenszky József AVIG vezérigazgató-helyettes vezette. Az áruforgalmi és kereskedelmi szakágazat munkájának értékeléséről és a feladatok ismertetéséről szóló beszámolót dr. Benkő László az AVIG áruforgalmi és kereskedelmi szakosztályának vezetőhelyettese tartotta. Az AVIG felügyelete alá tartozó vállalatok az 1966. I-X. havi feladataikat sikeresen elvégezték. (9. ábra) Az 1966. évi intézkedési terv végrehajtását elemezve az előadó beszámolt arról, hogy a közúti ellenőrök bevonásával 15 vállalatnál végeztek általános forgalmi vizsgálatot. A kecskeméti 9. sz. AKÖV fuvarozási és szállítmányozási tevékenységéhez kapcsolódó rakodás optimális gépesítése elkészült. Az egységes darabáru-fuvarozási rend bevezetése több megyében megtörtént és kialakult a további megyékben történő bevezetés lehetősége is. (10. ábra) Elkészült a nemzetközi tehergépjármű díjszabás tervezete. Négy megyében mozgó rakodóbrigádot szerveztek. 1965-ben 121 MÁV-AKÖV komplexbrigád működött. 1966-ban már 154 ilyen brigád volt és bevonták a nagyobb fuvarozatókat is. (11. ábra) Új, nagy teljesítményű URH berendezéseket szereztek be.

A beszámolót széles körű vita követte. A hozzászólók főként a helyi problémák feltárásával egészítették ki a beszámolót.¹⁶

1966-ban az AKÖV menetirányító szolgálat 46 ezer esetben foglalkoztatta az üzemeltetőknél kellően ki nem használt közúti tehergépjárműveket. A fuvarteljesítmények

után a felajánló üzemeltetők mintegy 19 millió forint fuvardíj-bevételhez jutottak. Ezekkel a tehergépjárművekkel 570 ezer tonna árut szállítottak és 7,5 millió árutonna-kilométert teljesítettek. A felajánlott gépjárművek foglalkoztatása megyénként változó képet mutatott. A felajánló közületek szállítási dolgozói részére 615 ezer forint prémiumot fizettek ki. A prémiumból országosan 1262 fő részesült.¹⁷

A gyakorlat már bebizonyította annak a korábbi elgondolásnak a helyességét, miszerint az évenként megismétlődő begyűjtési időszak feladatait csak egy alkalmas koordináló szerv létrejöttével lehet úgy megoldani, hogy a mezőgazdaság által termelt áru a leggazdaságosabban kerüljön a fogyasztókhoz és a felhasználó üzemekbe. E célból alakították meg 1967-ben is a betakarítási időszak koordinációs tevékenységét ellátó Mezőgazdasági Szállítási Operatív Bizottságot (MESZOB). Tagjai: a Központi Szállítási Tanács Titkársága, a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály, a KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság, a Mezőgazdasági és Élelmiszerügyi Minisztérium és a Szövetkezetek Országos Szövetsége képviselője. A MESZOB július 1. és november 30. között kéthetenként, a tervidőszakot megelőzően előre meghatározott időpontban ülésezett. Ezeken az üléseken döntöttek a következő tervidőszakra beérkezett reális fuvarigények maradéktalan kielégítéséről. A MESZOB elsődleges követelményként szabta meg a fuvaroztatók részére, hogy a csúcsidőszak alatt a fuvarszközöket maximálisan használják ki. A napi foglalkoztatási időt a megyei szállítási bizottságok állapították meg. Azt is előírták, hogy a mezőgazdasági termények betakarításával, felvásárlásával, értékesítésével és feldolgozásával kapcsolatos szállítási feladatokat elsősorban mezőgazdasági fuvarszközökkel, a saját közúti fuvarkapacitással, vagy az erre hivatott célfuvarozási vállalat kapacitásával kell megoldani, és csak az ezen felül jelentke-

zók kielégítetlen fuvarigény ellátásáról gondoskodik a MESZOB döntése alapján a közhasználatú autóközlekedés.¹⁸

A különböző megyei tanácsok, megyei szállítási bizottságok sorra megvitatták a közlekedési-szállítási munkával kapcsolatos teendőket, feladatokat, és ennek megfelelően kialakították a felmerülő problémák megoldásának lehetőségét is. 1967. június 22-én Kecskeméten a Bács-Kiskun, a Békés és a Csongrád megyei szállítási bizottságok tartottak közös ankétot, amin megvitatták, hogy milyen módon készülhet fel a vasúti és a közúti közlekedés az új gazdasági mechanizmusra. Az ankét keretében Kovács Lajos, a KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság szakosztályvezetője részletesen ismertette a közhasznú autóközlekedés szervezetének átalakítását. A terv szerint 1968. január 1-től az AVIG helyett Tröszt fogja irányítani az autóközlekedési vállalatok munkáját, megszűnik az autóközlekedést terhelő fuvarozási kényszer és a díjszabás maximális árszabásnak tekintendő, abból indokolt esetben kedvezmény lesz adható.

Az ankéton az aktuális kérdések megtárgyalása során kialakult állásfoglalás szerint az áruszállítási munkában biztosítani kell a helyi szervek önálló munkáját, a hatékony kezdeményező készség kibontakozását, amihez elengedhetetlen támogatást nyújtanak a megyei szállítási bizottságok.¹⁹

A közhasználatú autóközlekedésnek az új gazdasági mechanizmusban javítania kellett a szolgáltatások minőségét, bővítenie kellett a szolgáltatások választékát és ezekhez kapcsolódó egyéb tevékenységeket. (12. ábra) Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság kísérleti jelleggel már korábban fogalomba helyezett a távolsági forgalomban hálókülső autóbust, reprezentatív tárgyalóautóbust, vadász-autót, speciális bútorszállító kocsikat stb. Az AVIG a megbízók igényeinek felkutatása és azok kielégítésének érdekében ügyfélszolgálati hálózatot alakított ki. A buda-

pesti központi iroda szakmai irányításával Győrött, Sopronban, Szombathelyen, Veszprém-ben, Pécsen, Szegeden és Miskolcon létesítettek egymással mellérendeltségi viszonyban levő területi irodákat. Ezek az irodák a szolgáltatásokat az autóközlekedési vállalatok nevében vállalták²⁰. (13-14. ábra) 1967 nyarán a MÁVAUT Autóbusz-közlekedési és Autóbusz-javító Vállalatnál a KPM AVIG megrendelésére hozzákezdtek egy csuklós tehergépkocsi mintapéldányának elkészítéséhez. Erre azért került sor, mert tapasztalatok szerint a mezőgazdasági termékeket nagy tömegben, gazdaságosan és kíméletesen elsősorban csuklós teherautón lehet szállítani. A csuklós rendszer ugyanis csökkenti a pótkocsiknál jelentkező erős rázkódást. A csuklós tehergépkocsinál is az autóbuszoknál használt csuklós alvázat alkalmazták, a vezetőfülké Csepel D-210 típusú volt, a gépes részen 540 cm, az utánfutón 650 cm hosszú volt a plató. Mindkét platórész önmagában zárt egységet képezett, lehajtható oldalfalakkal és végfallal.²¹

Az új gazdaságirányítási rendszerre való áttérés az áru fuvarozási munkában is számos változást hozott, főként a szervezés és az irányítás terén. Ezzel a kérdéssel a Központi Szállítási Tanács Titkársága is foglalkozott és rámutatott arra, hogy még nem alakult ki a megyei szállítási bizottságok új munkarendje és feladata, de az biztos, hogy a közlekedés továbbra is igényt tart a szállítási bizottságokra. Már most fontos szerep vár a megyei szállítási bizottságokra az új darabáru-fuvarozási rendszer bevezetése óta felmerült problémák megoldásában és javaslatot kell tenniük a megye területén a kocsirakományú körzeti pályaudvarok kijelölésére is. A megyei szállítási bizottságok ekkor még havonta az üzemek és vállalatok kötelező tervadat-bejelentései alapján felmérték a közúti szállítási igényeket és a rendelkezésre álló szállítási kapacitás egybevetésével szállítási mérleget állítottak össze. A fuvarozások ilyen

formában való történő tervezése 1968. január 1-től megszűnt, de ez nem azt jelentette, hogy a megyei szállítási bizottságok munkája is megszűnt. (15. ábra) Ezt a munkát a megyében működő fuvarozó vállalatok piackutató tevékenységére alapozva kellett tovább folytatni.

1968. január 1-től a közúti áruszállítások lebonyolításánál megszűnt a fuvarozási kényszer és a KPM vállalatain kívül egyéb üzemek és vállalatok is kiterjedtebb mértékben végezhetek fuvarozást. Ezzel kapcsolatban a megyei szállítási bizottságok feladata az lett, hogy mindenképpen biztosítsák a nép-gazdasági szempontból elsősorban fontos szállítási igények kielégítését.

A megyei szállítási bizottságok egyik legfontosabb feladata volt ekkor az új közlekedési-szállítási rendszer létrehozását elősegítő közlekedés-politikai koncepció támogatása, és megvalósítása érdekében a megfelelő közlekedési szemléletű közvélemény kialakítása.²²

1967-ben a mező- és erdőgazdaság, valamint az élelmiszeripar irányító szervezete megváltozott. Az egységes irányítás és fejlesztés megvalósítása érdekében a korábbi több főhatóság helyett létrehozták a Mezőgazdasági és Élelmészügyi Minisztériumot és átalakultak a középirányító szervek is. A termelészövetkezetek saját adottságaikra való tekintettel megalakították a Termelészövetkezetek Országos Tanácsát, vidéken pedig sorra létesültek a termelészövetkezeti szövetségek. Ezek a népgazdasági ágak korábban tekintélyes szállítógépparkkal rendelkeztek, amit a szervezetei átalakítás szintén érintett. A megváltozott körülmények között a közlekedési és szállítási ügyek megoldásába a termelészövetkezeti szövetség is bekapcsolódott. A céljuk az volt, hogy a területükön lévő 50-100 termelészövetkezet szállítási eszközeit minél gazdaságosabban használják fel, a szállítási feladatokat elsősorban egymás segítségével oldják meg, az esetenként szabad

kapacitással pedig bérfuvarozást végezzenek. Csúcsforgalom idején ha saját szállítóeszközök maximális kihasználásával sem képesek a szállítási feladatokat megoldani, csak akkor kérnek a közforgalmú autóközlekedési vállalatoktól segítséget. A termelészövetkezeti fuvarozások ilyen körülmények között a korábbinál sokkal szervezettebb formában jelentkeztek.²³

A tervutasításos gazdasági rendszerben a különböző szervezetek nem kereskedtek, hanem mechanikusan „elosztották” az árukat, kevés figyelmet fordítottak a vásárlók tényleges igényére. A fuvarozás terén a különböző adminisztratív megkötöttségek miatt nem alakulhatott ki versenyszellem, és ez mellett még az AKÖV-öknek többféle hatósági feladatot is el kellett látni. A gazdaságirányítás új rendszerében a korábbi kötöttségek feloldásával a közhasználatú autóközlekedés kereskedelmi tevékenysége is módosult. A „fuvarelosztás” kora lejárt, helyette a szerződő felek egyenjogúsága alapján kellett szerződést kötni. Ebben a kialakuló közúti fuvarozási versenyben pedig az a fuvarozó indult nagyobb előnnyel, amelyik megfelelő személyi tulajdonságokkal rendelkező alkalmazottakat útján tárgyalt a partnerekkel. Szükségesnek tartották a kereskedelmi alkalmazottak továbbképzését, mindenekelőtt az üzemgazdasági ismeretek bővítését, mert csak ezzel a szemlélettel lehet megérteni a vállalat egészének, az egyes közlekedési ágazatoknak és a fuvaroztatók tevékenységének külső és belső kapcsolatait. Mint mondták a rutinmunka, az „öszönösen megérzett” gyakorlat már nem hozhat megfelelő eredményt, de a továbbképzésen kívül azt is fontosnak tartották, hogy a kereskedelmi alkalmazottak anyagiilag is érdekelték legyenek a feladatok helyes és gazdaságos megoldásában. A gépkecsivezetők és a járatni személyzet többi tagja naponta érintkeznek az utasokkal és a fuvaroztatókkal, gyakorlatilag szinte ők a közhasználatú autóközlekedés közvetlen kép-

viselői, magatartásuk döntő lehet az autóközlekedés egészéről alkotott vélemény kialakításában, ezért ezen a téren a fegyelmezetlenséget nem lehet megtűrni. Az autóközlekedési vállalatnak ahhoz, hogy a kereskedelmi szemléletet érvényre juttassa, mindenekelőtt önállóságra van szüksége saját működési területén minden olyan esetben, amikor a vállalatnak megvan a döntéshez szükséges tájékozottsága. Az indokolatlan beavatkozás nemcsak zavarná a vállalat működését, de lassítaná az ügyek intézését és zavarná az egészséges verseny kialakulását. Úgy értékelték ezt akkor, hogy a közhasználatú autóközlekedés már sok nehéz helyzetben bebizonyította a nagyüzemi szervezet gyakorlati előnyeit, és bizonyosra vehető, hogy a gazdaságirányítás reformja során is képes lesz megfelelni a vele szemben támasztott követelményeknek.²⁴

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közlekedéspolitikai Főosztálya irányításával működő Koordináló Bizottság 1968. január 25-én tartott ülésén megtárgyalta a körzetesítési program végrehajtásának eddigi eredményeit és a tapasztalatokat. A körzetesítés bevezetését széleskörű területi vizsgálat előzte meg. A területi munkabizottság elnöke a területileg illetékes vasútigazgató, társelnökei az illetékes megyei szállítási bizottsági elnökök, titkára a vasútigazgatóság tervosztályának vezetője, tagjai pedig az autóközlekedési vállalatok igazgatói, a közúti igazgatóságok vezetői, valamint a megyei építési és közlekedési osztály vezetője volt. A területi vizsgálatokkal kapcsolatos adatgyűjtést, helyzetfeltárást és minden előkészítő munkát a bizottsági tagok a vezetésük alatt álló szervezet útján végeztették el. A munkába szükség esetén más érdekelt szerveket is be kellett vonni.²⁵

A magyar közlekedés történetében nevezetes dátum 1968. január 1., mert ez a nap a modern szárazföldi közlekedés koordinált kialakításának kezdeti időpontja. Ezen a na-

pon indult meg a körzetesített kocsirakományú áruforgalom Kaposvár és Karcag állomásokon. Ebben a munkában jelentős szerepet vállalt a Vasúti Tudományos Kutató Intézet, az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet és az Útügyi Kutató Intézet is.²⁶

1968. február 21-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, a Magyar Tudományos Akadémia felolvasótermében előadást tartott *A közlekedéspolitika új irányvai* címmel. Bemutatta a gazdaságirányítás új rendszere és az új közlekedéspolitika összefüggéseit, elemezte a magyar közlekedés jelenlegi helyzetét, az egyes közlekedési szakágak fejlesztési terveit és a kialakított közlekedéspolitika legfontosabb elveit és téziseit.²⁷ Az új közlekedéspolitikai koncepcióra vonatkozó tervezetet a megyei végrehajtó bizottságok és a megyei tanácsok is megtárgyalták és állást foglaltak a tervezettel kapcsolatban. Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével megszűnt a tervutasításos gazdaságirányítási rendszer, és ennek következtében megnyílt a lehetőség a kereslet-kínálat összhangjának kedvezőbb biztosítására is, de ez szükségessé tette a piaci viszonyok ismeretét is, amit piackutatással lehetett elérni. Ebből a célból alakult meg az Autóközlekedési Tröszt Személy- és Tehermenetirányítási Szakosztály keretében a Kereskedelmi és Piackutató Központi Iroda és azonnal megkezdte a megyei autóközlekedési vállalatoknál az irodahálózat kialakítását. A hálózat alapvető célja az volt, hogy a megyénkénti részletes piaci tájékozottság alapján a fuvarigényeket és a fuvarkapacitás összehangolják.²⁸

A közhasználatú autóközlekedés menetirányítási szolgálatának hatósági funkciója (a célfuvarozó, közületi és földműves-szövetkezeti járművek helyközi és távolsági forgalomban történő közlekedtetése esetén előírt bejelentési kötelezettség) 1968. január 1-től

megszűnt. Ekkor az Autóközlekedési Tröszt Személy- és Tehermenetirányítási Szakosztálya tervbe vette a pótfuvarok „árusítását”. Ennek az volt a lényege, hogy ha a közületi vagy célfuvarozó vállalat gépkocsija a menetirányítónál pótfuvarért bejelentkezett, a távolsági fuvarokat az autóközlekedési vállalat megfelelő jutalék ellenében biztosította. Így az egyébként üresen közlekedő gépkocsi üzemeltetője csökkentett fuvardíjbevételehez, de így is többlet bevételehez jutott.

Az Autóközlekedési Tröszt 1968 áprilisában azt is elrendelte, hogy az autóközlekedési vállalatok az egymás kocsijára biztosított pótfuvarok után kölcsönösen fizessenek jutalékot egymásnak. A menetirányítás keretében 1967. január 1-én kezdte meg működését az Országos Műszaki Segítségnyújtó Szolgálat, ami 1968 nyarán már 42 helysében működött. (16-17. ábra)

Az Autóközlekedési Tröszt a menetirányítás keretében (eddig feladatait kiegészítve) Országos Személy- és Teherforgalmi Diszpécser Szolgálatot létesített. A központi ügyeleti szolgálat főbb feladata volt:

- az előre bejelentett egyirányú járatok kétirányú kihasználásának szervezése,
- az Országos Műszaki Segítségnyújtó Szolgálat feladatának forgalmi és műszaki operatív irányítása és koordinálása,
- a gépkocsiknak a fuvaroztatók érdekében történő átcsoportosítása,
- a személy- és teherforgalmi eseménynaptár alapján az országos jelentőségű áru- és személyszállítási feladatok, valamint a sport, kulturális és egyéb vonatkozású rendezvények zavartalan forgalmának figyelemmel kísérése, szükség esetén intézkedés,
- az utazóközönségnek a járatközlekedéssel kapcsolatos tájékoztatása és a szolgálat ilyen tevékenységének megszervezése,
- autóbusz-különjáratok előjelentése olyan esetekben, amikor a fuvaroztató a járatközi időben az autóbusznak más célra való felhasználásához hozzájárult,

- a menetrend szerint közlekedő távolsági autóbuszjáratok kiállítási (várakozási) idő alatti foglalkoztatásának elősegítése és figyelemmel kísérése,

- információadás az ország területén közlekedő darabárus járatok menetrendjéről,

- igény esetén a közületi és célfuvarozási vállalatok távolsági forgalomban bejelentkező, illetőleg a helyi forgalomba bejelentett szabad kapacitásának kihasználása,

- a hóügyleti szolgálat szervezése és irányítása,

- rendkívüli esetekben felmerült utazási igények kielégítése. Ilyen például a vasútüzemben előforduló zavarok, meghibásodások, balesetek következtében felmerülő rendkívüli autóbusz-szükséglet.

* * *

Az Áruirányító Szolgálat fő feladatai:

- figyelemmel kíséri, nyilvántartja az autóközlekedési vállalatok oda- és elfuvarozási feladatát képező vasúti kocsirakományú küldeményeket és az érdekelt AKÖV-öknek előre jelenti,

- összehangolja az állomási oda- és elfuvarozási tevékenységet a vasút érdekeivel és az egységes közlekedés szempontjaival,

- biztosítja a két ágazat között a szervezett együttműködést,

- irányítja és ellenőrzi az autóközlekedés vasúti tevékenységét,

- figyelemmel kíséri a feladott küldemények áramlását és a fogadást gátló körülmények felszámolásáról gondoskodik. Szükség esetén javaslatot tesz a vasúti irányító szolgálatnál a küldemények átirányítására,

- szoros kapcsolatot tart a vasút illetékes szerveivel, kocsiszolgálatával, menet- és áruirányítási hálózatával, valamint az irányítás alá tartozó területen elhelyezkedő autóközlekedési vállalatok menetirányítóival és pályaudvari szolgálati helyeivel,

- állandóan szorgalmazza az érkező küldemények határidőn belüli kirakását.

Mindezekből látható, hogy az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése a menetirányító hálózat jelentős átszervezését is maga után vonta.²⁹

A Központi Szállítási Tanács 1968. június 12-én tartott ülésén tárgyalta a betakarítási és felvásárlási közúti szállítások várható feladatait és határozatot hozott a Mezőgazdasági Szállítási Operatív Bizottság létesítésére azzal a céllal, hogy a közúti szállítási igények kielégítése minden körülmények között biztosítva legyen.³⁰

Az Autóközlekedési Tröszt, az Autófenntartó Ipari Tröszt és az AUTÓKER Vállalat 1968. június 26-án közös sajtótájékoztatót tartott, amin megjelentek a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium, a SZÖVOSZ és a Magyar Cukoripar képviselői is. A tájékoztató keretében Tapolczai Kálmán, az Autóközlekedési Tröszt vezérigazgatója többek között azt hangsúlyozta, hogy a mezőgazdasági szállítási feladatok zökkenőmentes lebonyolítását az autóközlekedés az új gazdasági mechanizmus első évében is elsőrendű feladatnak tekinti. A munka eredményességét még azzal is segítik, hogy az autóközlekedés mintegy 190 olyan szolgáltatási helyén, ahol éjjel-nappal ügyeletet tartanak, a legkorszerűbb hírközlő berendezéseket is igénybe lehet venni. A tájékoztatón elhangzottak alapján szinte biztosra volt vehető, hogy a mezőgazdasági szállítások lebonyolításában nem lesz fennakadás.³¹

Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével a közúti közlekedésben mélyreható változások mentek végbe. Lényeges változás az is, hogy a közúti gépjármű-kapacitások felhasználásában az autóközlekedési vállalat csak a piaci versenytárs szerepét töltötte be. A közúti gépkocsik üzemben tartói a fuvarpiacon elsősorban a kapacitás kihasználása érdekében, gazdasági megfontolásból jelentek meg. Így az árufuvarozás piacán a fuvarozó vállalatok között létrejött az egyenlőség, kialakult a közúti fuvarpiac saját

tos modellje, aminek első szakaszában a díjszabás vált központi szabályozóvá. A második szakaszban a fuvarozó vállalatok szolgáltatásaik kibővítésével igyekeztek a legteljesebb mértékben kiszolgálni a megbízót, és a fuvarozással kapcsolatos egyéb teendők átvételével igyekeztek a piacot tartósan megszerezni, bővíteni. A közúti közlekedés területén kibontakozó piaci versenyben ismételen előtérbe kerültek a kisüzem-nagyüzem problémái és a saját üzemeltetésű vagy bérelt fuvarszköz foglalkoztatásának gazdaságossága is.³²

1968. szeptember 19-20-án a Közlekedéstudományi Egyesület Szállítványozási Szakosztálya Belföldi Szállítványozási Napokat rendezett Egerben. A Gárdonyi Géza Színházban tartott konferencián több mint 450 személy jelent meg. A tanácskozást Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a KTE társelnöke nyitotta meg. Hangsúlyozta, hogy az új gazdasági mechanizmus és a most kialakult közlekedéspolitikai koncepció különösen időszzerűvé teszi a belföldi szállítványozás fejlesztését. A me-rev, tervutasításos gazdálkodási rendszer ideje lejárt, az új gazdaságirányítási rendszer a közlekedés területén is a tervszerűen irányított piaci viszonyokat helyezi előtérbe. Verseny indult meg a közlekedési ágak között és a közúti közlekedésen belül az egyes szektorok között is. Az adminisztratív korlátozó intézkedéseket feloldották, a monopolhelyzet megszűnt és ebben a helyzetben a belföldi szállítványozás jelentősége megnőtt. A felkért és jelentkezett hozzászólók javaslataikkal, észrevételeikkel azt bizonyították, hogy a fuvarozók és fuvaroztatók, a szállítás és a szállítványozás valamennyi érdekeltje aktívan támogatja a belföldi szállítványozás fejlesztését.³³

Az Országgyűlés 1968. október 16-tól 18-ig tartott őszi ülésszakán dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztette a Magyar Forradalmi Munkás-Pa-

raszt Kormány közlekedéspolitikájára vonatkozó tervezetet. A koncepciót az Országgyűlés elfogadta. (1024/1968. X. 31. sz.) A közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseinek megvalósítása érdekében a Kormány különösen fontosnak tartotta:

- a közlekedési ágak közötti munkamegosztás javítását, ezen belül elsősorban a közúti közlekedés részarányának célszerű növelését;
- a személyszállítás színvonalának – gyorsaságának, pontosságának, biztonságának és kényelmének – emelését, a szolgáltatások bővítését és minőségük javítását;
- az árutovábbítás sebességének és gazdaságosságának növelését;
- a vasúti hálózat és a vasúti üzem korszerűsítését, racionalizálását;
- a közúti hálózatnak és a közúti közlekedést kiszolgáló létesítményeknek a gépjármű-közlekedés fejlődésével összehangolt fejlesztését;
- a közlekedés gazdaságosságának további fokozását, a közlekedés devizaszerző és devizakímélő tevékenységének bővítését, a nemzetközi szállításokban a hazai fuvarszközök széles körű felhasználását;
- a közlekedési dolgozók munkakörülményeinek és szociális helyzetének javítását.

* * *

A Kormány a vasúti hálózat racionalizálása keretében szükségesnek tartotta:

- a gazdaságtalan, kisforgalmú vasútvonalon az áru- és utasforgalom közútra terelését;
- a vasúti áruforgalom körzetesítését.

A vasúthálózat racionalizálásának eredményként felszabaduló vasutas dolgozók elhelyezését kellő gondossággal előkészített átirányítással üzemben belül kellett megoldani.³⁴

A közlekedéspolitikai koncepció országgyűlési elfogadása után megkezdődött a végrehajtás időszaka.³⁵ A KPM kidolgozta a részletes feladattervet, annak keretében a kon-

cepció ismertetését, oktatását és propagálását. (18. ábra) A havonta rendszeresen ülésező Koordináló Bizottság 1969. január 16-iki ülésén Bajusz Rezső, a KPM Közlekedéspolitikai Főosztályának vezetője tájékoztatást adott a Veszprém külső – Alsóörs kisforgalmú vasútvonal forgalmának áttekintésével kapcsolatos előzetes intézkedésekről, valamint a közforgalmú személyfuvarozás menetrendjének összehangolásával és ellenőrzésével kapcsolatos utasítás tervezetéről. A Központi Szállítási Tanács Titkársága a megyei szállítási bizottságok bevonásával vizsgálta a munkaidőcsökkentésnek a személyszállításra és a kocsirakományú küldemények rakodására vonatkozó hatásait. Ezzel kapcsolatban a megyei szállítási bizottságok fontos feladata volt, hogy felmérjék, milyen igényeket támasztanak a közlekedéssel szemben a rakodási munkák segítése szempontjából. (19–20–21. ábra) Ennek alapján az érdekelt közlekedési ágaknak kellett rendezniük a rakodási szolgáltatás kiterjesztésének, a rakodási kapacitás bővítésének kérdéseit (később ezt úgy oldották meg, hogy a vasútállomásokon a stabil, beépített rakodógépekről a MÁV, a mobil rakodógépekről a VOLÁN gondoskodott, 22–23. ábra).

A gazdaságirányítás új rendszerében számtalan más változás is történt. Például 1968. január 1-től megszűnt a haszongépjárművek forgalmazásával kapcsolatos kiutalásos rendszer. Már ebben az évben 1120 darab haszongépjárművet értékesítettek 1770 millió forint értékben. A vételár szerinti megoszlás az egyes szektorok között: AKÖV: 24,6%, Célfu-k: 10,9%, Mezőgazdaság: 13,7%, Közületek: 50,8% volt.³⁶

A közhasználatú autóközlekedés szervezésében gondoskodni kellett a vállalaton belüli anyagi érdekeltségi rendszer kialakításáról azért, hogy az üzemegységek érdekei összeegyeztethetők legyenek a vállalat érdekeivel. A gazdasági mechanizmus reformjának bevezetésével felgyorsult az üzemegységi háló-

zat fejlesztése. Megváltoztak a belföldi és nemzetközi szállítmányozással kapcsolatos igények is. A közlekedés politikai koncepció a fejlődésnek ezen a téren is tág teret biztosított. (Például a fuvarozási-szállítmányozási lánc kialakítása. 24. ábra) A Koordináló Bizottság 1969. február 21-én tartott ülésén, majd az ezt követően is határozottan, lépésről lépésre tárgyalta a közlekedés politikai koncepció célkitűzéseinek végrehajtását. Ennek ellenére szaporodtak azok a vizsgálati anyagok, amelyek előterjesztésének határideje lejárt és komoly viták alakultak ki az útépítéshez és korszerűsítéshez szükséges költségek előteremtésével kapcsolatba is.³⁷

A megyei szállítási bizottságok is rendszeresen tárgyalták a koncepció végrehajtásával kapcsolatos feladatokat és szorosan együttműködtek a Közlekedéstudományi Egyesület helyi szervezetével is.³⁸

A korábbi években tartott országos ún. fuvarelosztó értekezletek az új gazdaságirányítási rendszerben kötetlen, rugalmas megbeszélésekre alakultak át. Ezeken a tanácskozásokon a zöldség-gyümölcsforgalom, a vasúti fel- és elfuvarozások, az előszállítások, az autóközlekedési vállalatok üzleti és árpolitikájának, valamint a távolsági fuvarozások szervezésének kérdéseit tárgyalták meg.³⁹

1968. június 1-től a Posta-vezérigazgatóság és az Autóközlekedési Tröszt között létrejött megállapodás alapján országosan 2139 postahivatalban Darabáru Tájékoztató Szolgálat kezdte meg a működést. A posta dolgozója a legfontosabb darabáru-fuvarozással kapcsolatos tudnivalókról adott felvilágosítást. A posta-AKÖV együttműködés további elősegítése érdekében 1969 elején komplexbrigádokat alakítottak. Ezek a komplexbrigádok voltak hivatva elősegíteni az új közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseit a posta és az AKÖV-ök együttműködésében.⁴⁰ A Közlekedéstudományi Egyesület, a Gépipari Tudományos Egyesület és a MTESZ Központi Anyagmozgató Bizottsága 1969.

május 21-én *A konténerizáció hazai fejlesztése* címmel ankétot rendezett a Technika Házában. Az ankéton mintegy 250 résztvevő tájékoztatást kapott a konténerizáció jelenlegi helyzetéről, a még feloldásra váró ellentmondásokról, a koordinációs és kooperációs feladatokról. Megállapították, hogy a konténerizáció forradalom a szállításban, abból kimaradni nem lehet, csak elmaradni⁴¹. (25–31. ábra)

A Központi Szállítási Tanács 1969. június 14-én tartott ülésén a rakodólapos áruforgalom helyzetét és kiterjesztésének lehetőségeit tárgyalta. (32–33. ábra) Ekkor már világszerte a gyárakban a szalagról lekerülő kész- és félkész termékeket azonnal rakodólapra helyezték. A rakodólap lehetővé teszi a gépi anyagmozgatást, csökkenti a rakodási időt, jelentős munkacrő takarítható meg. A MÁV-val 1964 óta 45 fuvaroztató kötött csererakodólapos forgalomra megállapodást, de csak 27 mögött állt tényleges forgalom. Az országban ekkor mintegy 2 millió rakodólap volt, de csak 503 ezer volt forgalomban. A Központi Szállítási Tanács ilyen körülmények között halaszthatatlannak tartotta a rakodólapos áruforgalom fejlesztését.⁴²

1969-ben ismét megalakították a Mezőgazdasági Operatív Bizottságot azzal a feladattal, hogy hétről-hétre elemezze egyrészt az eltelt napok tapasztalatait, másrészt pedig felmérje a következő heti igényeket és kielégítésük módját. A Bizottságnak a rendelkezésre álló eszközöket kihasználva, de adminisztratív intézkedések nélkül, az új gazdaságirányítási rendszernek megfelelően kellett a rendkívüli mértékben megnövekedett forgalom zavartalan lebonyolítását biztosítani. (34. ábra)

A Központi Szállítási Tanács többek között megállapította, hogy rendkívüli mértékben romlott a fuvaroztató vállalatok és üzemek rakodási készsége, túrhetetlenül alacsony a hétvégi gépkocsifoglalkoztatás, kevés a vásárnapi berakások száma, sok helyen a hét

végén a rakodási munka szinte teljesen leáll, a vállalatok kirakási munkája rendkívül lassú, ami rendkívüli nehézségek elé állítja az érdekelt közlekedési ágakat. Ilyen körülmények között kellett az érintett szakembereknek megtanulni, hogy milyen módszerekkel, milyen módon lehet az új gazdasági rendszer keretében a nyári-őszi forgalmat lebonyolítani. A bizottságok munkájára a megváltozott körülmények között nemcsak hogy szükség van, hanem hatékonyságukat is fokozni kell.⁴³

A KPM vezetősége 1964 óta évente legalább egy alkalommal megtárgyalta a fővárosi, a megyei és a megyei jogú városi párt-és tanácsi szervek vezetőivel a közlekedés és a hírközlés időszerű problémáit. Ezeknek a tanácskozássoknak az volt a közvetlen céljuk, hogy

- a közlekedéssel szemben támasztott országos és megyei igények a közlekedés fejlesztése során mindjobban összhangba kerüljenek,
- a megyei vezetők részletes tájékoztatást kapjanak az egész ország közlekedésének alapvető problémáiról, fejlesztésének irányairól,
- közös munkával, közös erőfeszítéssel minél hatékonyabban használják fel a rendelkezésre álló anyagi forrásokat a közlekedés színvonalának javítására.

* * *

A közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseit és azon belül elsősorban a vasút racionalizálásával kapcsolatos konkrét megyei programot a KPM vezetősége 1967 június-júliusában tárgyalta meg a megyei párt- és tanácsi vezetőkkel. E tárgyalássorozat után került sor a KPM illetékes főosztályainak közreműködésével előkészített koncepciónak és programnak a végrehajtó bizottsági ülésen való megtárgyalására. Minden végrehajtó bizottsági ülésen és tanácsülésen részt vettek a minisztérium felelős vezetői. Ezek

után a közlekedés- és postaügyi miniszter olyan koncepciót tudott az országgyűlés elé terjeszteni, amelyet már előzőleg elfogadtak a megyei pártbizottságok vezetői és a megyei tanácsok. A koncepció végrehajtásával kapcsolatban szervezett tanácskozássorozat 1970 januárjában fejeződött be. A tárgyalásokon a közúti közlekedéssel kapcsolatban elhangzottak az alábbiakban foglalhatók össze:

- a közúti közlekedés terén az utóbbi években számottevő volt a javulás, de az autóbusz-közlekedés terén – különösen a városi közlekedésben – további feladat a zsúfoltság csökkentése,
- a személyszállítás kultúráltságának további emelése érdekében több megyében sürgették a meglévő váróhelyiségek jobb karbantartását és újabbak építését,
- a közutak fejlesztése minden megyében fontos téma volt. Minden megyében sürgették az úthálózat fejlesztését, korszerűsítését, az építés ütemének gyorsítását. Szükségesnek tartották a városi átkelési szakaszok korszerűsítését, a nagyobb forgalmú közlekedési csomópontokon kétszintű keresztezések létesítését, a bekötőút-építési program befejezését és az összekötő utak építésének megkezdését. Sürgették még a távbeszélőhálózat fejlesztését és a kis községi postaépületek felújításnak meggyorsítását is.

A körzeti vasútállomásokkal kapcsolatban javasolták, hogy a nagyobb forgalomnak megfelelően minél előbb kerüljön sor ezeken az állomásokon a rakodás gépesítésére, a raktárak és a rakodóterület korszerűsítésére és az odavezető utak felújítására.

Sok kérdésben olyan megállapodás jött létre, hogy ismételt vizsgálat alapján lehet csak végleges döntés hozni. Ezeket a vizsgálatokat az illetékesek elvégzik és a megállapodásban foglalt határidőre döntésre előterjesztik.⁴⁴

A megyei szállítási bizottságok rendszeresen tartott üléseiken folyamatosan meg-

tárgyalták, megvitatták a megye aktuális szállítási, fuvarpiaci helyzetét. Ezek ismertetése terjedelmes anyag lenne, de a részleteket az érdeklődők az 1970-es években megjelent Közlekedési Közlönyökben hétről-hétre figyelemmel kísérhetik. Áttekinthetők azok a szervezési, fejlesztési intézkedések is, amelyek a KPM tervezett és a lehetőségekhez mérten megvalósított. A tanulmányokból, cikkekből, heti híradókból az is megtudható, hogy egy-egy megye, vagy egy-egy közlekedési ág területén milyen feladatokat kellett megoldani, azokból mit valósítottak meg, milyen szervezési intézkedések történtek, milyeneket terveztek stb.

Az alábbiakban csak példaként válogattunk ezekből az információkból:

- A Zala Megyei Tanács VB 1970. február 25-én tartott ülésén megállapította, hogy a megyében megfelelő törekvés volt a közlekedéspolitikai koncepció érvényesülésének biztosítására és a jelentkező operatív szállítási feladatok megoldására. A VB azt is megállapította, hogy a szállítóeszközök kihasználása nem megfelelő, a csúcsforgalmi időszakban torlódások tapasztalhatók és a korszerű rakodási feltételek hiánya gyakran akadályozza a jelentkező fuvarigények jobb kielégítését.⁴⁵

- A KPM 1970. március 11-én Tatán tárgyalta meg *Az egységes darabáru-fuvarozás fejlesztése érdekében tett és teendő intézkedések* című előterjesztést. Az értekezlet célja az volt, hogy számot adjon a darabáru-fuvarozás jelenlegi helyzetéről, a megállapított hiányosságok megszüntetése érdekében tett intézkedésekről, s egyúttal ismertesse azokat a feladatokat, amelyek megoldása a közeljövő programjában szerepel. Az értekezleten dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter elnökölt.⁴⁶

- A Baranya megyei Tanács VB 1970 májusában Siklóson szállítási értekezletet tartott. Az előadók megállapították, hogy a fuvarozók és a fuvaroztatók együttműködésé-

nek fokozására a jelenlegi kapacitásszegény időszakban feltétlen szükség van. A közületi gépjárművek besegítésének fokozása a megyei szállítási feladatok teljesítésének elsődleges feltétele. Külön kitértek a hétrégi munkaszüneti napok kirakási problémáira. Elmondták, hogy a vállalatok egy része már pénteken abbahagyja a munkát és csak hétfőn délből kezdi meg újra. Így többször előfordulnak háromnapos kirakási késedelmek is. Az autóközlekedés tekintetében változatlanul probléma volt a gépkocsivezetők és rakodómunkások hiánya.⁴⁷

- 1970 májusában az Autóközlekedési Tröszt keretében jelentős szervezeti változás történt. Külön Vasútforgalmi és Menetirányítási Főosztályt létesítettek, amelynek keretében működött az Országos Diszpécser Szolgálat, a Vasúti Fuvarozásszervezési Osztály és a Darabáru-fuvarozási Osztály.⁴⁸

- A Közlekedéstudományi Egyesület Vasútüzemi, Gépjárműközlekedési és Szállítmányozási Szakosztálya 1970. május 12-én és 13-án *A szállítási lánc fejlesztése* címmel konferenciát rendezett Miskolcon. A kétnapos konferencia vitaanyagát dr. Zahumenszky József foglalta össze. Többek között kitért arra, hogy a szállítási lánc szervezése összetett közlekedési feladat, de ezzel azért időszerű most foglalkozni, mert Hazánkban most van kialakulóban az egységes közlekedési rendszer, és még sok feladatot kell megoldani.⁴⁹

- A Központi Szállítási Tanács 1970. június 12-én a darabáru-továbbítási rendszer fejlesztésével foglalkozott. A vasúti darabáru forgalom körzetesítése 1966-ban kezdődött. Ennek során 1041 vasútállomás helyett 176 körzeti állomásra összpontosították a darabáru forgalmat, 57 önálló darabárus felvételi és kiszolgáltatási helyet tartottak meg és mintegy 200 iparvágányon kezeltek darabárut. A KPM főleg a Központi Népi Ellenőrző Bizottság észrevételei és az eltelt évek tapasztalatai alapján továbbfejlesztette a da-

rabáru-fuvarozási rendszert és elrendelte, hogy 1971. január 1-től a darabáru forgalom szervezését és lebonyolítását szállítmányozó jogkörrel és felelősséggel az Autóközlekedési Tröszt végezze. A darabáru továbbítása az AKÖV választása szerint közvetlen közúti ún. Volán-expressz járatokkal, vagy vasúti gyűjtőkocsikkal történhet. Az átállással kapcsolatban az AKÖV már 1970. június 1-től a sajtószervezésű darabárut Budapest és Békéscsaba, Debrecen, Eger, Győr, Kaposvár, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Szeged, Szolnok és Szombathely viszonylatban vasúton, gyűjtőforgalomban továbbította.⁵⁰

• A Központi Szállítási Tanács 1970. augusztus 18-án dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter elnökletével ülést tartott. Az ülésen a közúti szállítással kapcsolatban megvitatták a közúti tehergépkocsik fokozott mértékű bevonását a közhasznú fuvarozási feladatok ellátásába. Ekkor az ország tehergépkocsi állományának mintegy kétharmada közúti, vállalati vagy üzemi tulajdonban volt. A Központi Szállítási Tanács keretében kialakult egyöntetű álláspont szerint a közúti tehergépjárművekkel kapcsolatos feladatokat a megyei szállítási bizottságoknak kell ellátniuk. A közúti tehergépkocsikat szeptember 1-től december 1-ig gépkocsivezetővel együtt havonta legfeljebb öt napra vehették igénybe az üzemeltetőkkel történt előzetes megbeszélés alapján. A gépkocsik igénybevétele nem gátolhatta az érdekelt vállalat, üzemtermelési tevékenységét és az igénybevett gépkocsikat elsősorban zöldség-gyümölcsszállításra, valamint az építkezések anyagellátására kellett felhasználni.⁵¹

• Az Autóközlekedési Tröszt vezérigazgatója a közúti fuvarozási igények kielégítése és a feszült fuvarozási helyzet enyhítése céljából 1970. október 10-én, 11-én és 17-én, 18-án, szombaton és vasárnap az egész ország területén rendkívüli fuvarozási műszakot rendelt el.⁵² (35-36. ábra)

• A Központi Szállítási Tanács 1970. december 15-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter elnökletével ülést tartott, amelyen megtárgyalták az őszi forgalom lebonyolításával és a jövő év első negyedének szállítási feladataival kapcsolatos kérdéseket. Az ülés felszólalói mélyrehatóan elemezték a közútiállítás problémáit. Ezzel kapcsolatban Tapolcai Kálmán, a VOLÁN Tröszt vezérigazgatója utalt arra, hogy a VOLÁN vállalatok igyekeznek megbízóikkal mind a két fél számára előnyös szerződést kötni, de közúti szállítási feladatok rendkívül nagyok, az igények sok helyen meghaladják a rendelkezésre álló kapacitást. Fontos lenne, hogy a felek meghatározott feladatra kössenek szerződést, mert akkor biztosítható lenne a rendelkezésre álló járműpark jó kihasználása.⁵³

• A megyei szállítási bizottságok 1971-ben is megtartották üléseiket. Csongrád megyében március 17-én a Megyei Tanács székházában Kovács Imrének, a Megyei Tanács VB elnökhelyettesének vezetésével megtartott ülésen megjelent Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára, dr. Zahumenszky József, a VOLÁN Tröszt vezérigazgató-helyettese és Szabó Sándor, az MSZMP Csongrád Megyei Bizottságának osztályvezetője. Az ülésen részletesen elemezték a Megyei Szállítási Bizottság elmúlt évi munkáját, valamint a közút és a vasút 1971. évi feladatait. Csongrád megyében az áruszállítás mellett fokozott mértékben kellett a személyszállítás körülményeinek javításával is foglalkozni. Az ülésen megvitatták a közlekedéspolitikai koncepció megvalósításával kapcsolatos kérdéseket is. Többek között azt, hogy a szegedi körzeti pályaudvar Kiskundorozsma állomáson történő kiépítésével együtt hogyan lehetne a már elavult Tisza pályaudvart megszüntetni.⁵⁴

* * *

A *Közlekedési Közlöny* évről évre rendszeresen közölte az áruforgalom körzetesítésével és a kisforgalmú vasútvonalak megszüntetésével, forgalmának közútra terelésével kapcsolatos elemzéseket, feltárásokat, vitákat és tapasztalatokat. Ezenkívül még sok más kérdésre is választ kapunk a lapban. Figyelemmel kísérhető közlekedési áganként:

- a személyszállítás, az idegenforgalom, az utasellátás (37–40. ábra),
- a fuvarozási-szállítási technológia, a fuvarozási lánc (41–42. ábra),
- a piackutatás, a marketing,
- az egységrakomány képzés, a konténerizáció,
- a csomagolás, raktározás, rakodás (43. ábra),
- a járműpark alakulása, a szerviz,
- a közlekedésbiztonság,
- a különböző jogi (44. ábra) és üzemi szabályozás szükségessége, cseményei, problémái, fejlesztésük iránya és lehetősége.

* * *

Az elmúlt évek során sok közlekedéstörténeti tanulmány jelent meg a *Belvedere Meridionale* hasábjain. Ezek feldolgozása azonban a Iisztelt Olvasókra vár. Bízunk abban, hogy lesznek olyanok is, akik tovább folytatják ezt a munkát. Befejezésül még két témára visszatérünk. Az V. részben a hőskori munkaversenyt, a VI. részben a közhasználatú autóközlekedés dolgozóinak és a vállalatok, üzemek gépjármű-ügyintézőinek oktatását, képzését foglaljuk össze.

Jegyzetek

¹ *Közlekedési Közlöny*, 1966/1. sz. I. 2.

² 1966-ban mintegy 450 olyan vasútállomás volt az országban, amelyek napi átlagos kocsiforgalma maximum 3 kocsi volt. Ezeknek az állomásoknak a fenntartása nem volt célszerű, ezért a legalkalmasabb helyen levő vasútállomások bőví-

tésével központi (körzeti) pályaudvarok létesítését írták elő. Ezekről a pályaudvarokról tehergépkocsival juttatták el az árut a rendeltetési helyre, illetve a feladótól a körzeti pályaudvarra. A közhasználatú autóközlekedés már korábban is jelentős szerepet vállalt a vasútállomási el- és oda-fuvarozásban. 1964-ben 617959, 1965-ben 642298 vasúti kocsi kezelték.

³ *Közlekedési Közlöny*, 1966/4. sz. I. 23.

⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1966/7. sz. II. 13.

⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1966/8. sz. II. 20.

⁶ A 2/1966. (Közl. Ért. 1.) KPM-SZÖ-VOSZ sz. együttes utasítással létrehozott képviselő elnevezése: ... sz. AKÖV KPM Áru- és Menetirányító Szolgálat képviselő. Szakmai felügyeletét és ellenőrzését a KPM közúti Áru- és Menetirányító Szolgálat végezte (*Közlekedési Közlöny*, 1966/9. sz. II. 27.)

⁷⁻⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1966/13. sz. III. 27.

⁹⁻¹⁰ A különböző teherbírású tehergépjárművek azonos értékű kihasználása esetén megállapítható, hogy azonos szállítási teljesítmény eléréséhez – azonos szállítási távolság és fajlagos állásidő mellett – a teherbírás nagyságrend változásával fordított arányban álló hasznos futásteljesítményre van szükség. Az átlagos szállítási távolság értékének növekedése a menetidő arányának változásával hat a szállítási teljesítmény alakulására. (Befolyásolják még pl. az útviszonyok, akadályok is.) A szállítási teljesítményt a fajlagos állásidő is befolyásolja. A rakodási idő a fuvaridőt csökkenti. A fajlagos állásidőt gépesítéssel lehet csökkenteni, ami időkorlát esetén növeli a szállítási teljesítményt. Ha a rakodás gépesítésére nincs lehetőség, időkorlát esetén kisebb teherbírású gépjárművet kell alkalmazni. A gépjármű kihasználásának optimális esete az lenne, ha oda és vissza útban egyaránt kihasználva közlekedne, de erre a gyakorlatban csak ritkán van lehetőség. Ezt fuvarozásszervezéssel lehet megoldani. A járművek teherbírásának kihasználását a szállításra kerülő áru fajsúlya és térfogatsúlya határozza meg. Univerzális felépítménnyel rendelkező gépjárművek kihasználtsága így a szállított áruféleségek összetételétől függ. (*Közlekedési Közlöny*, 1966/18. sz. V. 1.)

¹¹ *Közlekedési Közlöny*, 1966/22. sz. V. 29.

¹²⁻¹³ 1965. augusztus, szeptember és október hónapban a KPM Autófelügyelete mintegy 6000 termelőszövetkezeti tehergépjárművet ellenőr-

zött és azok több mint 20%-ánál szabálytalanságot állapított meg. Az ellenőrzött tehergépjárművek több mint 16%-a ellen szabálysértési eljárást kellett lefolytatni. Az érdekelt szervek már régóta vitatják az elvégezhető fuvarozások mértékét és lebonyolításának formáját. Ennek eredményeként született meg az 1/1966. FM-KPM sz. együttes rendelet, aminek alapján a mezőgazdasági termelősövetkezetek melléküzemági tevékenységként fuvarozást is végezhetnek, amihez AKÖV menetlevelet kellett használni. Az első három hónapban (1966. VII-VIII-IX. hó.) 592 mezőgazdasági termelősövetkezet igényelt AKÖV menetokmányt más részére végzett fuvarozáshoz. Ezek a termelősövetkezetek 53 089 darab menetokmányt kaptak. A rendelet értelmében a tárgynegyedévet követő hónap 20-ig a menetlevelekkel az illetékes autóközlekedési vállalat felé el kellett számolni. November 10-ig az igényelt menetlevelekből csak 9179 darab menetlevél került elszámolásra, 367 termelősövetkezet pedig nem tett eleget elszámolási kötelezettségének.

1966. augusztus, szeptember és október hónapban a KPM Autófelügyelete 16700 termelősövetkezeti tehergépjárművet ellenőrzött és azok 11%-ánál állapított meg szabálytalanságot. A szabálytalanságok túlnyomó része még mindig a jogtalan fuvarozásokból, az indokolatlan körzethatár-túllépésből és a menetlevél szabálytalan használatából származott. A mezőgazdasági termelősövetkezetek fuvarozásait szabályozó rendelet korlátozó intézkedése volt, hogy fuvarozás nem végezhető központosított fuvarozási rendszerbe bekapcsolt helyekről. Ezt a korlátozást a Központi Szállítási Tanács Titkársága 196/1967. KSZTT rendeletével feloldotta. Ennek megfelelően valamennyi mezőgazdasági termelősövetkezet a központosított fuvarozási rendszerbe kapcsolt helyeken, illetőleg helyekről korlátlanul végezhet szállítási tevékenységet. Ez volt az első intézkedés a közhasználatú autóközlekedés monopóliumhelyzetének megszüntetése érdekében.

(*Közlekedési Közlöny*, 1966/27. sz. VI. 3. és 1967/11. sz. III. 12.).

¹⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1966/31. sz. VII. 31.

¹⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1966/37. sz. IX. 11.

¹⁶ 1966 végén már 181 MÁV-AKÖV komplexbrigád működött az országban. A darabú-fuvarozás átszervezése 1966. január 1-én kezdő-

dött és 1967. szeptember 1-én fejeződött be. Az átszervezés a következő ütemben történt:

1966. január 1. Baranya megye,

1966. április 1. Vas megye,

1966. november 1. Somogy, Tolna, Veszprém, Zala megye,

1967. január 1. Fejér, Győr-Sopron, Komárom megye,

1967. április 1. Bács-Kiskun, Heves, Pest megye és Budapest,

1967. június 1. Borsod-Abaúj-Zemplén, Csongrád, Nógrád, Szolnok megye,

1967. szeptember 1. Hajdú-Bihar, Békés, Szabolcs-Szatmár megye.

Az autóközlekedés az átszervezés után az ország 3403 helységébe fuvarozta háztól-házig a küldeményeket. (A vasút az átszervezés előtt 176 vasútállomáson végzett háztól házig fuvarozást.) Az ország első személy- és darabú-fuvarozást végző vegyesjáratát 1967. május 1-jén indultak meg Zalaegerszeg-Zalaszentgrót, Szombathely-Kőszeg és Győr-Mosonmagyaróvár viszonylatban (*Közlekedési Közlöny*, 1966/50. sz. XII. 11. és 1967/36. sz. IX. 3.).

¹⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1967/7. sz. II. 12.

¹⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1967/26. sz. VI. 25. és a 11/6/1967. VI. 8. KSZT határozat, valamint a 760588/1967. KPM Végrehajtási utasítás: uo. 1967/27. sz. VII. 2.

¹⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1967/27. sz. VII. 2.

²⁰ *Közlekedési Közlöny*, 1967/44. sz. X. 29.

²¹ *Közlekedési Közlöny*, 1967/46. sz. XI. 12.

²² *Közlekedési Közlöny*, 1967/51. sz. XII. 17.

²³ *Közlekedési Közlöny*, 1968/1. sz. I. 7.

²⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1968/4. sz. I. 8. A KSZT 27/14/1967. sz. határozatával megszüntette az adminisztratív úton biztosított központosított fuvarozást. A Nógrád megyei Szállítási Bizottság április 8-án tartott ülésén úgy határozott, hogy Salgótarjánban a TÜKER-telepen a központosítást továbbra is fenntartja.

²⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1968/6. sz. II. 11.

²⁶ Kaposvár körzeti állomás megnyitásával megszűnt Bárdudvarnok, Cserénfa, Kaposmérő, Kaposújlak, Magyaratád, Orci, Patalom, Répáspuszta, Szentbalázs, Toponár és Zimány községek kocsirakományú áruforgalma.

Karcag körzeti állomás megnyitásával Berekfürdő, Cserhát, Karcagi puszta és Karcag vásártér kocsirakományú áruforgalma szűnt meg.

Kaposvár és Karcag körzeti állomások nem a rendszer gazdaságosságát voltak hivatva igazolni, hanem elsősorban a fuvarozó és a fuvaroztató közötti új viszony kialakításához nyújtottak segítséget. (Közlekedési Közlöny, 1968/8. sz. II. 25.)

²⁷ Közlekedési Közlöny, 1968/9. sz. III. 3.

²⁸ Közlekedési Közlöny, 1968/14. sz. IV. 7.

²⁹ Közlekedési Közlöny, 1968/21. sz. V. 26.

³⁰ Közlekedési Közlöny, 1968/24. sz. VI. 16.

³¹ Közlekedési Közlöny, 1968/26. sz. VI. 30.

³² A mezőgazdasági, élelmiszeripari és erdészeti ágazatok közös felügyelet alá vonásával az ország gépjármű-kapacitásának jelentős része egy minisztérium felügyelete alá került. Számokban ez azt jelentette, hogy az AKÖV-állomány csaknem 60%-ának megfelelő tehergépkocsi kapacitás és 67563 pótkocsi állt e három ágazat rendelkezésére. Ezenkívül a mezőgazdasági termelősövetkezetekben 68 ezer kettős fogat is volt. (Az ÉPFU 1800 tehergépjárművel és 900 lófogattal rendelkezett. Közlekedési Közlöny, 1968/36. sz. IX. 8.)

³³ Közlekedési Közlöny, 1968/39. sz. IX. 29.

³⁴ Közlekedési Közlöny, 1968/45. sz. XI. 10.

³⁵ Közlekedési Közlöny, 1969/4. sz. I. 26.

³⁶⁻³⁷ Közlekedési Közlöny, 1969/9. sz. III. 2., 19. sz. V. 11. és 24. sz. VI. 15.

³⁸ Közlekedési Közlöny, 1969/12. sz. III. 23.

³⁹ Közlekedési Közlöny, 1969/15. sz. IV. 13.

⁴⁰⁻⁴¹ Közlekedési Közlöny, 1969/22. sz. VI. 1. A MASPED 1969. december 17-én konténeres szakmai bemutatót tartott Pápan.

⁴² A Központi Szállítási Tanács 1969 júliusában a Szigetvári Konzervgyárban kísérleti rakodólapos rakodási bemutatót tartott. A bemutatón a résztvevők a feladótól a címzettig figyelemmel kísérhették a rakodólapon elhelyezett küldemény útját. (Közlekedési Közlöny, 1969/25. sz. VI. 22.)

⁴³ Közlekedési Közlöny, 1969/33. sz. VIII. 17.

⁴⁴ Közlekedési Közlöny, 1970/10. sz. III. 8.

⁴⁵ Közlekedési Közlöny, 1970/11. sz. III. 15.

⁴⁶ Közlekedési Közlöny, 1970/12. sz. III. 22.

⁴⁷ Közlekedési Közlöny, 1970/19. sz. V. 10.

⁴⁸ Közlekedési Közlöny, 1970/20. sz. V. 17.

⁴⁹ Közlekedési Közlöny, 1970/21. sz. V. 24.

⁵⁰ Közlekedési Közlöny, 1970/25. sz. VI. 21.

⁵¹ Közlekedési Közlöny, 1970/35. sz. VIII. 30.

⁵² Közlekedési Közlöny, 1970/42. sz. X. 18.

⁵³ Közlekedési Közlöny, 1970/51. sz. XII. 20.

⁵⁴ Közlekedési Közlöny, 1971/13. sz. III. 28.

Képek és ábrák melléklete

Nagyobb mértékben vállalja át a közúti közlekedés a rövidtávú fuvarozásokat a vasúttól!

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban f. évi november hó 5-én a közhasználatú autóközlekedés vezetői, a közúti tehergépjárműveket üzemeltető vállalatok felügyeleti szerveinek a képviselői, továbbá az érdekelt minisztériumok és országos főhatóságok kiküldöttjei nagy jelentőségű tanácskozást tartottak.

A tanácskozás feladata az volt, hogy meghatározzák — időben — a téli és a kora tavaszi közúti forgalomra való felkészülést, s egyúttal megvizsgálják azt is, milyen segítséget nyújthat a jövő év során a közúti közlekedés a vasút számára. Az értekezlet résztvevői egyúttal a jövő évi nyári-ősi forgalommal kapcsolatos egyes kérdéseket is megvitatta.

A tanácskozáson Kiss Dezső közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes tartott beszámolót. A miniszterhelyettes a többi között megállapította, hogy az idén ez ideig a közúti közlekedés általánosságban teljesítette áruszállítási feladatait, s ez egyben biztosíték az év hátralevő részében még várható igények kielégítése tekintetében is. A munka sikerét főként az tette lehetővé, hogy — a korszerű fuvarozási módszerek széles körű használata mellett — a közhasználatú feladatok elvégzésébe mind nagyobb mértékben kapcsolódtak be a mezőgazdasági üzemek és az egyéb közlekedés. Ily módon számos, ez ideig kihasználatlan fuvarozási kapacitás hasznosítása vált lehetővé. A jó munka eredményeként ezzel sikerült az év elején a szállítási mértékben még mutatkozó kapacitáshiányt pótolni.

Az elért eredmények jelentőségét fokozza az a körülmény, hogy a fuvarozási kapacitás említtett növelése nem adminisztratív intézkedésekkel történt. Elsősorban meggyőzéssel, megfelelő anyagi ösztönzéssel, magas színvonalú szervezési munkával vált lehetővé az ország tehergépjármű-állományának a mozgósítása az áruszállítási feladatok hiánytalan elvégzése érdekében.

A beszámoló a soron következő feladatokkal kapcsolatban hangsúlyozta, hogy télen, továbbá általában a jövő

év során, az eddigieknél még nagyobb mértékben kell biztosítani a közúti fuvarozó vállalatok gépkocsijainak szervezett felhasználását. Ezzel egyidejűleg a téli hónapok során a mezőgazdasági üzemek és a közlekedési fuvarozási kapacitását elő kell készíteni a jövő évi nagy forgalom lebonyolítására.

Különösen fontos, hogy a közúti közlekedés a jövő évben — az eddigiekhez képest — nagyobb mértékben biztosítsa a vasút tehermentesítését. Ennek keretében főként arra kell törekedni, hogy a rövid távolságú vasúti fuvarozásokat a közúti közlekedés fokozatosan átváltsa. Emellett — a rövidtávú fuvarozásoknál — ki kell kapcsolni a vasúti fel- és elfuvarozásokat és a lehetőségekhez képest a közvetlen közúti áruszállításra kell berendezkedni.

A várható nagy feladatok sikeres teljesítése végett továbbra is szükség van a fuvarozatók, valamint a tehergépkocsikat üzemeltető szervek megerősítésére, velük szoros együttműködés kialakítására. Ennek keretén belül nagy gondot kell fordítani a fuvarozások tervszerűségének biztosítására, s ebben a vonatkozásban a fuvaroztató üzemek és vállalatok részéről még sok a tennivaló. Befejezésül a miniszterhelyettes hangsúlyozta még, hogy a jövő évben is várható anyag- és alkatrészhiányt ésszerű gépkocsi-selejtezzésekkel kell csökkenteni. Kár például értékes anyagokat és alkatrészeket olyan tehergépkocsikba beépíteni, amelyek általános műszaki állapotuk folytán egyébként is gyakran üzemképtelenek.

Az értekezlet résztvevői megvitatták az elhangzottakat és a többi között köszönetet mondtak a közhasználatú autóközlekedés sikeres munkájáért. A hozzászólók hangsúlyozták, hogy a jövő évre vonatkozóan tovább kell fokozni a munka tervszerűségét, a fuvarozók és a fuvaroztatók közötti együttműködést, elsősorban a vállalatok és üzemek termelési feladatainak elősegítése érdekében.

A közúti ellenőrzés tapasztalatai

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófelügyelete a közelmúltban, október 5-én, országos értekezletet hívott össze, azzal a feladattal, hogy azon a közúti ellenőrök megvitassák a közúti ellenőrzések során szerzett tapasztalatokat. A tanácskozáson a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium kiküldöttei is részt vettek.

Az értekezleten elhangzottakból kitűnt, hogy az országúti ellenőrzések során a helytelen fuvarszervezések, indokolatlan keresztfuvarozások, ugyancsak indokolatlan üresfutások tömegével találkozunk és nagy számban fednek fel helytelenül kiadott sürgősségi igazolás vagy jogosulatlan vállalatvezetői nyilatkozat alapján végzett fuvarozást is. Mindez azt bizonyítja, hogy a szabálysértési eljárások során kiszabott büntetések egymagukban nem javítják meg a közúti közlekedést, nem szüntetik meg az itt felmerülő hiányosságokat. A statisztikát vizsgálva ugyanis megállapítható, hogy a gépjármű-állomány növekedésével párhuzamosan, sőt annál nagyobb mértékben mutatkoznak szabálytalanságok a közúti fuvarozásokkal kapcsolatban.

A fennálló kedvezőtlen helyzet oka az, hogy az érdekelt felügyeleti szervek nem járnak el mindig megfelelő gondossággal az irányításuk alá tartozó vállalatok és üzemek gépjárműveinek ellenőrzése során. Gyakori az is, hogy az Autófelügyelet által kezdeményezett szabálysértési bírság mellett a külön fejelemni felelősségre vonást elmulasztják.

Az értekezlet résztvevői a többi között rámutattak, hogy a fuvarozások szervezése a közúton ma még nem kielégítő. Ebből következik például az is, hogy viszonylag gyakoriak a kereszttípusú fuvarozások. Emellett az ellenőrök gyakran állapítanak meg üres futásokat, aminek oka az, hogy az érdekelték nem tartják meg a bejelentkezésre vonatkozó szabályokat. Ugyancsak gyakoriak az indokolatlan sürgősségi igazolások is.

Az értekezlet résztvevői hangsúlyozták, hogy a szabálytalanságok megszüntetése érdekében különösen fontos a területileg illetékes szervek jó munkája. Ebben a vonatkozásban a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófelügyelete számít a megyei szállítási bizottságok hatós segítségére is. Ennek érdekében a közúti ellenőrök utasítást kaptak, hogy az általuk felfedezett szabálytalanságokat a területileg illetékes Megyei Szállítási Bizottság tudomására hozzák.

Az előbbieken túlmenően nagy szükség van az érdekelt felügyeleti szervek, a minisztériumok és országos főhatóságok hathatós támogatására, közbelépésére is. Enélkül nem képzelhető el, hogy a közúti fuvarozások terén tapasztalható szabálytalanságokat illetően számottevő javulás következzen be. Reméljük, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófelügyelete a tárcákkal és a helyi szervekkel egyetértésben mielőbb kedvező eredményeket ér majd el ezen a téren.

AKÖV-ök!

CÉLFUVAROZÁSI VÁLLALATOK!

TEHERGÉPKOCSIVAL RENDELKEZŐ VÁLLALATOK!



Akádályozzák meg a jogosulatlan fuvarozásokat!

Ellenőrizték a tehergépkocsik igénybevételére vonatkozó szabályok betartását!

1. ábra (az előző oldalon)

1964 NOVEMBERÉBEN AZ AUTÓKÖZLEKEDÉS VEZETŐI, A FUVAROZTATÓK KÉPVISELŐI ÉS A MINISZTERIUMOK, FŐHATÓSÁGOK KIKÜLDÖTTEI NAGY JELENTŐSÉGŰ TANÁCSKOZÁST TARTOTTAK

2-3. ábra (felül és balra)

A KÖZÚTI FUVAROZÁS ADMINISZTRATÍV KORLÁTOZÁSÁT MÁR SEM FELHÍVÁSSAL, SEM SZIGORÚ INTÉZKEDÉSEKKEL NEM LEHETETT BETARTATNI



4. ábra MEGYÉNKÉNT IS TÖBB HASONLÓ ELŐKÉSZÍTŐ TELEPRŐL KELLETT
A FUVAROZÁST LEBONYOLÍTANI

A magánfuvarosok foglalkoztatásáról

Az áruszállítási feladatok maradéktalan elvégzése feltétlenül szükségessé teszi az országban rendelkezésre álló fuvarozási kapacitás alapos feltárását és hasznosítását a népgazdaság érdekében. Ebből a szempontból még mindig nem hanyagolható el az iparengedéllyel rendelkező magánfuvarosok bekapcsolása a szervezett fuvarozásokba.

A magánfuvarosok tevékenységének a rendszeres ellenőrzése, működésük időközi felülvizsgálata, általában a magánfuvarozások lebonyolításának a szabályozása a helyi államigazgatási szervek hatáskörébe tartozik. Ebben a vonatkozásban különösen fontos, hogy a megyei tanácsok — egyetértésben a megyei szállítási bizottságokkal, illetőleg az autóközlekedési vállalatokkal — módszeresen gondoskodjanak a magánfuvarozási tevékenység gazdaságos felhasználásáról.

Előbbiekkel kapcsolatban általánosan elfogadott alapelv az, hogy — figyelembe véve az állami fuvarozási kapacitást — a magánfuvarosok tevékenységére ma még szükség van, elsősorban a lakosság, de számos vonatkozásban az állami vállalatok és szervek igényeinek a jó kielégítése érdekében. A magánfuvaros-iparengedélyek kiadása során tehát elsősorban azt kell szem előtt tartani, hogy az adott helyen a rendelkezésre álló közhasználatú, célfuvarozási, továbbá közületi fuvarszközpark milyen mértékben képes a jelentkező igények kielégítésére. Amennyiben az igények meghaladják a rendelkezésre álló fuvarszköz-kapacitást, iparengedélyek kiadásával kell lehetővé tenni a magánfuvarosok foglalkoztatását. A kérdésnek ezt a szakmai részét a megyei szállítási bizottságoknak kell megvizsgálniuk, és megfelelő állapontot kialakítva kell javaslatot előterjeszteniük az iparengedély kiadására jogosított tanácsai szerv számára.

Előbbiekkel kapcsolatban figyelembe vehető az is, hogy egyes esetekben indokolt lehet idős személyek — egyébként erre rátermett — feljogosítása magánfuvarozások elvégzésére. Ezt a gyakorlatot követi az országban sok helyütt az illetékes tanácsai szerv.

A magánfuvarozások ügyének az elbírálása során figyelembe kell venni azt, hogy a fuvarozási feladatok egy része — például egyes rövid távolságú fuvarozások — lőfogatú fuvarszközzel oldható meg a leggazdaságosabb módon. Az állami fuvarozó vállalatok viszont ma már kismértékben rendelkeznek lőfogatú fuvarszközzel, ezért is indokolt a magánfuvarozási lehetőség kiaknázása.

Természetesen fontos követelmény, hogy a magánfuvarosok tevékenységét az érdekelt szervek rendszeresen ellenőrizzék. Különösen a fuvarlevél használatra vonatkozóan kiadott rendelkezések, továbbá az érvényes díjszabás megtartásának a folyamatos ellenőrzésére van szükség. Ezek mellett ellenőrizni kell azt is, hogy a magánfuvarosok az adózásra vonatkozó kötelezettségüket maradéktalanul megtartják-e?

Az előbbiekkel kapcsolatos feladatok ellátása elsősorban a megyei tanácsok *tarifaellenőrzőinek* a kötelessége. Nekik kell tételesen megvizsgálniuk azt, hogy az iparengedéllyel rendelkező magánfuvarosok tevékenysége minden szempontból megfelel-e a kiadott jogszabályoknak vagy egyéb kötelező előírásoknak. Vizsgálniuk kell azt is, hogy a magánfuvarosok milyen feladatokat látnak el, megtartják-e a működési körzetükre vonatkozó rendelkezéseket?

Ismeretes, hogy az autóközlekedési vállalatok jelenleg is több olyan feladatot végeznek gépkocsival, amelynek a végrehajtása lőfogatú fuvarszközzel gazdaságosabb volna. Emellett célszerű megvizsgálni azt is, hogy egyes helyeken a szervezett központosított fuvarozásokba — például a tüzelőszállítás, a központosított vasúti fel- és elfuvarozás — milyen mértékben lehet bevonni a magánfuvarosokat.

Összegezve az eddigieket: feltétlenül szükség van arra, hogy a magánfuvarosok is hathatósan elősegítsék a népgazdaság szempontjából különösen fontos szállítások maradéktalan lebonyolítását. Ezen a téren a megyei szállítási bizottságokra vár a feladat, hogy a helyi körülmények és adottságok mérlegelése után a megfelelő állapontot és gyakorlatot kialakítsák.

Megvannak-e mindenütt az előfeltételek a megyei szállítási bizottságok jó munkájához?

A Közlekedési Közlöny az elmúlt időszakban többször is hírt adott arról, hogy a megyei szállítási bizottságok működése mennyire fontos az áruszállítási feladatok sikeres megoldása szempontjából. Ezzel kapcsolatban utaltunk arra is, hogy a megyei szállítási bizottságok az ország egészét tekintve jó munkát végeznek, jelentős támogatást adnak a közlekedési ágazatnak.

A jó munka végzésének előfeltételei azonban egyes helyeken nincsenek biztosítva. Így van ez pl. Veszprém megyében, ahol a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium rendelkezésétől eltérően a mai napig nincs a Megyei Szállítási Bizottságnak függetlenített ügyintézője.

Érthető, hogy a Veszprém Megyei Szállítási Bizottság munkája ez ideig még elmarad az országos nívótól, — Hajdú-Bihar megyében viszont az gátolja a Megyei Szállítási Bizottság munkáját, hogy a Megyei Tanács hivatali szervezete keretében a szállítási előadó egyéb feladatokat is kénytelen ellátni, sokszor olyan mértékben, hogy nem jut ideje az áruszállításokkal összefüggő kérdésekkel foglalkozni. Nyilvánvaló, hogy ilyen körülmények között a munka megfelelő eredménye sem biztosítható.

Az előbbiekre felhívjuk az érdekeltek figyelmét valamennyi megyében.

5. ábra (az előző oldalon)

A MAGÁNFUVAROSOKAT MINDEN IGYEKEZET ELLENÉRE SEM LEHETETT A „FUVARPIACRÓL” KISZORÍTANI

6. ábra

MÉG 1966-BAN IS ELŐFORDULT, HOGY EGY-EGY MEGYÉBEN A SZÁLLÍTÁSI ELŐADÓK MUNKAFÉLTÉTELEIT NEM BIZTOSÍTOTTÁK

Ankét a zöldség- és gyümölcsszállítás időszerű kérdéseiről

A Közlekedéstudományi Egyesület Gépjárműközlekedési Szakosztálya Kecskeméten „A zöldség- és gyümölcsszállítás időszerű kérdése, különös tekintettel Bács-Kiskun megyére” címmel nemrégiben ankétot rendezett. Az ankét vitavezetője Hidas György, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság vezérigazgatóhelyettese, előadója pedig Zahmenszky József, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság osztályvezetője volt.

Az előadás szerint a zöldség- és gyümölcsszállítás minden évben nagy feladatok elé állítja az autóközlekedést, ugyanis a gyors érés, a szedés nehézségei, a csomagolás igényessége, a romlási veszély, stb. speciális fuvarozási problémákat vet fel. Külön nehézséget jelent, hogy a zöldség-, gyümölcszedés idején nincs mindig elegendő fuvareszköz. Ezért fontos az autóközlekedés három nagy szektora — közhasználatú, célfuvarozási és közületi — közötti koordináció megteremtése, fuvarszükségletcsoportosítások, fuvarszükségletajánlások megfelelő arányú eszközése, továbbá a vonatkozó fuvarozások korszerű helyes megszervezése.

A termelők és felvásárlók feladatairól szólva a belső árumozgatások, a termelő- és begyűjtőhelyek, valamint a begyűjtőhelyek és a kereskedelem, illetve a konzervgyárak közötti fuvarozási igények problémáit fejtegette, megállapítva, hogy a termelőknek és a felvásárlóknak fontos feladata a begyűjtőhelyek kijelölése előtt a vonzási körzetek helyes, időbeni megállapítása. Példaként hozta fel, hogy Bács-Kiskun megyében az elmúlt évben 20–25 km átmérőjű vonzási körzet alakult ki 14 nagy begyűjtőhely körül. A fuvarozások időbeni és maradéktalan lebonyolítását segíti elő, ha a termelők a 25 mádsán aluli árumennyiségeket saját fuvarszükségükkel fuvarozzák a begyűjtési helyre. Megoldandó feladat:

- a göngyölegállítás szervezetszervezésének biztosítása, melynek elmaradása a zöldség-gyümölcszedés folyamatosságát akadályozza;

- az átvételi helyeken a mérlegelés és a minőségi átvétel gyors elvégzése előfeltételeinek megteremtése, mely a fuvarszükségzők improduktív várakozási idejét csökkenti;

- a begyűjtőhelyeken és a konzervgyárakban a szükség nagyságú tárolótér biztosítása;

— a gépesített szedés, rakodás és csomagolás technológiájának kialakítása.

A fuvarozók feladatai közül kiemelte az autóközlekedés és a vasúti napi operatív kapcsolatának és kooperációjának fontosságát. Javasolta, hogy a közhasználatú autóközlekedés áru- és menetirányító szolgálatát az egyes csomópontokon jelentkező vasúti kocsihányok figyelemmel kísérése is használják fel, továbbá, hogy a megyei szállítási bizottságok, valamint a KSZT keretében szervezett Operatív Szállítási Bizottság az illetékes területen végzett szűrőpróbaszerű ellenőrzésekkel alapozzák meg az eléjük kerülő kérdésekben döntéseiket — az esetleges túlzott fuvarszükség-igénylések kielégítésének megakadályozása érdekében. A fuvarozók részéről néhány feltétlenül megoldandó probléma:

- a közhasználatú célfuvarozási és közületi helyi, valamint helyközi szabad fuvarozási kapacitás felhasználása a közúti áru- és menetirányító szolgálat révén;

- a termelőkkel és a begyűjtőhelyekkel összehangolt lépcsőzetes tehergépkocsi-kiállítás;

- az egyes árufeladásoknak megfelelően pótkocsik és bilens tehergépkocsik felhasználása;

- a tehergépkocsik megfelelő műszaki állapotban tartása; a fuvarozások szervezett lebonyolítását biztosító centrális irányítás és decentralizált végrehajtás kialakítása.

A vitaindító előadást *termékeny vita* követte, melynek végén az előadás és a hozzászólások tartalmát figyelembe vevő javaslatokat fogadtak el, és ezeket bevezetés, illetve végrehajtás céljából illetékes helyre továbbították.

Az idén az előző éveknel nagyobb zöldség- és gyümölcs-termésre kell számítani, ennek megfelelően nagyobb lesznek a fuvarozási feladatok is. Ilyen körülmények között nagyon jó kezdeményezés volt a Közlekedéstudományi Egyesület részéről az ankét összehívása, a feladatok megbeszélése. Megállapítható, hogy az ankét hasznos és tanulságos volt, a tudományos tartalmán felül operatív kérdésekkel is foglalkozott, hasznos javaslatokat eredményezett, amelyeknek megvalósítása megkönnyítheti a várhatóan nagy volumenű zöldség- és gyümölcsszállítási feladatok maradéktalan, időbeni elvégzését.

7. ábra

1964-BEN A KTE GÉPJÁRMŰKÖZLEKEDÉSI SZAKOSZTÁLYA KECSKEMÉTEN ZÖLDSÉG-GYÜMÖLCSZÁLLÍTÁSI ANKÉTOT TARTOTT



8. ábra GÖNGYÖLEG, AZAZ ÜRES REKESZK SZÁLLÍTÁSA VASÚTON

9. ábra AZ AKÖV-ÖK EREDMÉNYES MUNKÁJÁHOZ AZ AVIG IS HOZZÁJÁRULT

Eredményes az AVIG Áruirányító Szolgálat működése

A megnövekedett fuvarozási igények teljesebb kielégítésére és a rendelkezésre álló fuvarszekők gazdaságosabb kihasználására irányuló közlekedéspolitikai célkitűzések végrehajtásaként évekkel ezelőtti bevezetett központosított vasúti fel- és elfuvarozás, szerződés alapján vállalt speciális vasúti fel- és elfuvarozás, továbbá útéptési anyagok keretszerződés alapján történő szállítmányozása a kezdeti időszakban a feladat bonyolításával megbízott közhasználatú autóközlekedésre olyan terhet rótt, amellyel az adott körülmények között megbirkózni nem tudott. Bizonyos mértékű *viasszesés* mutatkozott — többek között — az egy vasúti kocsióra első rakodási időt és a késleltetett kirakott vasúti kocsik százalékos arányát illetően.

A helyzet megváltoztatása, a feladatok maradéktalan ellátása a közhasználatú autóközlekedés részéről hatékony intézkedések megtételét igényelte. 1963. év nyarán létrehozták az Autóközlekedési Vezetőszolgálat Áruirányító Szolgálatát, melynek fő feladatát a nagyobb egységű vasúti kocsimennyiség (irányvonal, fordavonat stb.) futásának figyelemmel kísérése és az autóközlekedési változatok felé történő előjelentésében, továbbá az egy vasúti kocsióra első tényleges rakodási időt megfelelő intézkedéssel való csökkentésében jelölték meg.

Az eddig végzett munka eredményeit értékelve megállapítható, hogy a Szolgálat a fő feladatait teljesítette. Így 1964-ben 442 971 vasúti kocsi, az összmennyiség 71,0%-át, 1965-ben 419 634 vasúti kocsi, az összmennyiség 65,2%-át jelentette elő (az előjelentett vasúti kocsik számának 1965-ben történt csökkentését annak az alapelvek érvényesülése idézte elő, hogy az egyedi vasúti kocsi előjelentése a MÁV kötelessége);

1964-ben 1851 irányvonal és 859 fordavonat futását kísérte figyelemmel és jelentette elő az AKÖV-öknek. Az előjelentési időtartam ezeknél a vonatknál 1964-ben 12,39 óra, 1965-ben pedig már 21,51 óra volt;

a közúti és vasúti közlekedési ágazat kapcsolata jelentős mértékben megjavult, a területi végrehajtó szervek kapcsolata egészen feljött, kezdetét vette a komplexbrigád-mozgalom;

a legfontosabb bányagóc-pontokon — a bányafelelősi hálózat megszervezése folytán — az előjelentések megbízhatóvá váltak;

a szervezettébbé vált az irány- és fordavonati továbbítási rend; az illetékes AKÖV előzetes tudomásával és hozzájárulásával irányítanak ilyen vonatokat a hatáskörébe tartozó vasútállomásokra;

a zsúfolt vasúti pályaudvarok tehermentesítése érdekében 1964-ben 290 vasúti kocsi, 1965-ben pedig 96 vasúti kocsi irányították át — bírág nélkül — más vasútállomásra (főleg papír- és kőáramlások). Az átirányítás folytán keletkező megtakarítás összege 290 000, illetve 96 000 Ft volt;

a központosított és egyéb vasútállomásokon az AKÖV-ök fel- és elfuvarozási tevékenységének állandó ellenőrzése révén számos olyan hiányosság feltárása — és azzal kapcsolatban a szükséges intézkedések megtétele — történt meg, amelyek a tevékenység gazdaságos és szervezett bonyolítását akadályozták;

a nem tervezhető, improduktív költségek (kocsiallaspénz, kényszerkirakási díj stb.) jelentős mértékben csökkentek;

az AKÖV-ök részére több vasútállomáson bérelt rakterületet, vasúti telefont, rakodómunkásokat, külön tolatómozdonyokat biztosítottak.

A Szolgálat árbevételre abszolút számban nem mutatható ki. Munkájának eredményessége a vasúti és a közúti közlekedési ágazat, valamint a fuvarozatók árbevételében realizálódik. Így a fuvarszekőgazdálkodásban (1965-ben a vasút értékelése szerint 22 millió forint), a kocsiallaspénz és kényszerkirakási díj csökkenésében (22 381 000 Ft nettó megtakarítás) és a fuvarozási igények nagyobb mennyiségű és jobb minőségű kielégítésében.

Az eddig végzett eredményes munka az utóbbi időben

lehetővé tette a Szolgálat fő feladatainak kiterjesztését: a közhasználatú autóközlekedés egész vasúti fel- és elfuvarozási tevékenységének operatív irányítására és ellenőrzésére; a közlekedési ágazatok és a fuvarozatók komplexbrigád-mozgalmának kiszélesítésére, a teljes kooperáció biztosítására; az egységes adatbázis-fuvarozás feladatainak átvételére kapcsán a szükséges operatív tevékenység ellátására.

Általánosságban megállapítható, hogy a közhasználatú autóközlekedés áruirányító szolgálatának a létesítése jól működik, beváltotta az ehhez fűzött reményeket. Különösen nagyra kell értékelni azt, hogy ezáltal jelentős mértékben megjavítható volt a vasút és a közhasználatú autóközlekedés kooperációja, túlzás nélkül állítható, hogy a két közlekedési ágazat ma már szoros együttműködésben látja el feladatait. Ebben jelentős szerepe van az autóközlekedési áruirányító szolgálatnak.

Jelentősek — bár több vonatkozásban még csak kezdetiek — az eredmények a fuvarozatókkal való együttműködés kialakításában. Az itt végzett munkát jelzik, hogy már eddig is egyrészt jól működő komplexbrigádokat sikerült létesíteni, másrészt pedig a mindennapi munkában is jó munkakapcsolat kialakítása vált lehetővé a fuvarozatókkal. Ahhoz, hogy az áruirányító szolgálat eddigi eredményeit a jövőben fokozhassa, szükség van arra, hogy a fuvarozatókkal való együttműködés terén a szolgálat dolgozói további előrehaladást biztosítsanak.

ÁPRILIS 1-TŐL

BUDAPEST

**BUDAPESTEN ÉS PEST MEGYÉBEN
közúton az 1. sz. AKÖV végzi „HÁZTÓL-HÁZIG”**

**a darabáruk
fuvarozását!**

Felvilágosítás: Pest megye területén 201-369 és 200-062
Budapest helyi forgalomra: 315-377 és 131-257 telefonokon

KERESSE FEL MOST MEGNYÍLT IRODÁNKAT:

Budapest VI., Lenin krt. 98.

IGÉNYBE VEHET

**TEHERGÉPKOCSIT,
AUTÓBUSZT,
SZEMÉLYGÉPKOCSIT,
TEFU TAXIT**

Költözködését lebonyolítjuk.

Darabáru-küldeményeit házról házig fuvarozzuk.

Építőanyagait a felhasználási helyre szállítjuk.

Belföldi szállítmányozást vállalunk.

A menetrend szerinti autóbusszjáratokhoz elővételelben

jegyről gondoskodunk.

Valutát váltunk.

Az Ön szolgáltatásra áll az autóközlekedési vállalatok

VOLÁN Utazási és Szállítványozási Irodája

Telefon: 123-171, 314-902

Ha egyszer megfordult nálunk, ismét visszatér hozzánk!

HETI HÍRADÓ**A MÁV-AKÖV komplexbrigádok munkájáról**

Olvasóink előtt ismeretes, hogy a központosított vasút-állomási fel- és elfuvarozás gazdasági eredményeinek fokozását nagyban elősegítette a MÁV-AKÖV komplexbrigádok működése. Tevékenységük az elmúlt esztendőben 22 millió forint megtakarítást eredményezett. Jelenleg az országban 121 komplexbrigád van.

A komplexbrigádok az idén is eredményesen akarnak dolgozni. Ezt célozza a MÁV Vezérigazgatóság főmenetirányítói és főirányítói, valamint az Autóközlekedési Vezérigazgatóság főmenetirányítói között a közelmúltban megkötött komplexbrigád-szerződés, melyben a központi szolgálat megjavítása érdekében az alábbiakat vállalták:

1. Az előjelentési idő átlagát 2%-kal növelik;
2. A forda- és irányvonalak akadálytalan közlekedtetése érdekében a menettartamot 3%-kal csökkentik;
3. Az állomásokra előírt kezelési időt 10%-kal csökkentik;
4. A késett, kirakatlan kocsik számát 5–10%-kal csökkentik;
5. A kirakási időt 3%-kal csökkentik;
6. A futásban levő vonatknál az átirányításokat olyan időben eszközlik, hogy az a forgalmi szolgáltatnak többet ne okozzon.

A központi szervek vállalásának mintájára a külön-

böző MÁV igazgatóságok területén működő MÁV és AKÖV áru- és menetirányítók is komplexbrigád-szerződést kötöttek.

A MÁV Vezérigazgatóság, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság, a Vasutások Szakszervezete, valamint a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete a komplexbrigád-mozgalom kiegészítése s a legjobban működő brigádok munkájának elismerése és jutalmazása céljából vándorzárlókat (az országban összesen 6 db, vasútiigazgatóságként 1–1 darab) alapítottak, s azt félévenként fogják jutalomösszeggel együtt a legjobb brigádoknak odaítélni.

A közös vasúti-autóközlekedési komplexbrigádok működése igen fontos fuvaroztatói szempontból is. A komplexbrigádok munkája ugyanis jelentős mértékben megkönnyíti az érdekelt fuvaroztatók munkáját, számottevően hozzájárul ahhoz, hogy a szállítási igények kielégítése zökkenőmentes legyen. A komplexbrigádok eredményes működését nagyban fokozná, ha munkájukban — éppen az említett előnyökre figyelemmel — maguk az érdekelt fuvaroztató üzemek és vállalatok is részt vennének. Közös célokról, közös érdekekről van szó. Így módon kölcsönös együttműködéssel biztosítható lesz majd a központosított vasútiállomási fel- és elfuvarozások zavartalan lebonyolítása.

Jól dolgozik a Volán-szolgálat

Az elmúlt fél év folyamán a közlekedés területén is egyre jobban érezhető az új gazdasági mechanizmus hatása. A nagyobb fuvaroztatók megszerzése érdekében a fuvarozók szolgáltatásait bővítik és munkájuk minőségi tényezőinek fokozottabb fejlesztésére törekcsenek.

A piac megszerzése, a fuvaroztatók minőségi kiszolgálása érdekében — a gazdaságirányítási rendszer alapelveinek megfelelően — a fuvarozók és fuvaroztatók kapcsolata tartalmában is megváltozott. A fuvarozások megbízható és pontos teljesítése mellett a fuvarozók a mellékszolgáltatások bevezetését, majd ezek bővítését igyekeznek egyre nagyobb mértékben megvalósítani. Az autóközlekedés ezért — amint ismeretes — a lakossággal való érintkezésének kiszélesítése érdekében hatékony és rugalmas, kereskedelmi kapcsolatot biztosító fuvarvállaló-iroda hálózatot hozott létre. Az iroda-hálózat felállítását az Autóközlekedési Tröszt fokozatosan végezte, jelenleg az ország területén különböző helységeken, alakjában azonban a megyeszékhelyeken, mintegy 26 utazási, szállítmányozási és kereskedelmi Volán-iroda működik.

Az iroda-hálózat sokrétű tevékenységéről a következőkben néhány kiragadott példát ismertetünk:

A menetrend szerinti autóbuszjáratok mellett az autóközlekedési vállalatok Volán-irodái az utazókörzönset csoportos társasutazások szervezésével, szállás és étkezés biztosításával, valamint szállaloi szobafoglalással is kiszolgálják. Több helységeben megszervezték az autóbuszszal, illetve mikrobusz-szerelvényvel történő városnézést. A lakosság körében kedvező fogadtatásra talált a sportrendezvényekre való jegyelvétel. Az autóbuszközlekedés a különleges igények kielégítésére is gondot fordít. Üzembe állította a **HOTEL-autóbuszt**, amelyen éjszakai utazás is biztosított.

A Volán-irodák a **teherfuvarozásban** is új szolgáltatásokkal állnak a fuvaroztatók rendelkezésére. Érdekes kezdeményezés a különböző használati, valamint ajándéktárgyak megvásárlása néhány kijelölt nagyvárosban, ezek szükség szerinti csomagolása, majd házhoz szállítása. Ezeket a megrendeléseket készpénzbefizetés ellenében bármelyik kereskedelmi iroda felveszi, illetve továbbítja. Az irodákban az említett szolgáltatás keretében elküld-

hető tárgyak felsorolását a megrendelő bármikor megtekintheti.

Az Utazási Szállítványozási és Kereskedelmi Központi Iroda, valamint a kaposvári, székesfehérvári és veszprémi kereskedelmi irodák felvesznek olyan megbízásokat is, amelyek keretében a balatoni, és a velencei tavi vikend-házépítésekhez az irodában megtekinthető anyagminták alapján a megbízók megrendelhetik a szükséges építőanyagokat, valamint azok fuvarozását és rakodását.

Valamennyi iroda felvilágosítást ad és megrendelést vesz fel **speciális gépszállításra** is.

A sokrétű feladatok mellett az autóközlekedés vezetői az irodahálózatot felhasználják az **egységes darabáru-fuvarozás** által nyújtott szolgáltatások további kibővítésére is. Az irodák pl. a lakosság részére információval szolgálnak a darabáruküldemények fuvarozásáról. A kereskedelmi irodákban a jövőben be lehet szerezni előre nyomtatott postai levelezőlapokat, amelyek segítségével a lakosság fuvarozási igénybejelentése nagymértékben egyszerűsödik. Az irodák tehát e vonatkozásban úgy működnek, mint a közelmúltban kialakított postaképviseletek. További újítás: a szornbathelyi Volán-irodában a darabáruküldemények helyben történő felvétele érdekében kézirat-tárt állítottak fel, ahonnan a fuvaroztatók feladott küldeményeit az autóközlekedés menetrend szerinti járataival néhány napon belül eljuttatja a rendeltetési helyre. Ezt a kezdeményezést a többi Volán-irodára is fokozatosan kiterjesztik.

A néhány példa is mutatja, hogy a közhasználatú autóközlekedés — a gazdasági irányítás új rendjének megfelelően — minden rendelkezésre álló eszközt és lehetőséget felhasznál a megfelelő kapcsolat és együttműködés kiépítésére a fuvaroztató felekkel. Különösen jelentős a lakosság igényeinek jobb kielégítését biztosító munka és az e téren már ez ideig is elért eredmények. Mindezt összevetve, megállapítható, hogy **autóközlekedésünk jól felel meg** a változott követelményeknek, mindinkább nagyobb mértékben szem előtt tartva azt elvet, hogy mindenkor és minden helyen elsősorban a fuvaroztató felek igényeinek megfelelően kell eljárnia.


10. ábra (előző oldalon, balra felül)
A DARABÁRU-FUVAROZÁS ÁTSZERVEZÉSE
1966. JANUÁR 1-JÉN KEZDŐDÖTT ÉS
1967. SZEPTEMBER 1-JÉN FEJEZŐDÖTT BE

11. ábra (előző oldalon, alul)
A KÖZÚTI-VASÚTI ÖSSZETETT FUVAROZÁS
LEBONYOLÍTÁSÁNAK ALAPFELTÉTELE A
KÉT FUVAROZÓ VÁLLALAT HARMONIKUS
EGYÜTTMŰKÖDÉSE

12. ábra (felül)

AZ ÚJ GAZDASÁGIRÁNYÍTÁSI RENDSZERBEN
A VOLÁN-VÁLLALATOK A MINŐSÉG JAVÍTÁSÁN
KÍVÜL A SZOLGÁLTATÁSUKAT IS BŐVÍTETÉK

13-14. ábra (előző oldalon felül és jobbra)
1969-BEN AZ ORSZÁG MINDEN RÉSZÉN
MEGNYITOTTÁK A VOLÁN-IRODÁKAT



„VOLÁN”-irodák
az ország minden részében!

„VOLÁN” Utazási, Szállítványozási és Kereskedelmi Központi Iroda
Budapest, VI., Lenin krt. 96.
Telefon: 123-171, 314-902
Telek: 650, 659

„VOLÁN”-IRODÁK:

Állás	Alkotmány u. 56. Telefon: 25	Pécs	Déryud u. 1. Telefon: 36-28 Telek: 01-23-14
Békéscsaba	Hunyadi tér 2. Telefon: 152-46 Telek: 06-22-32	Sárgatornyó	Rákóczi út 247. Telefon: 10-61 Telek: 06-33
Budapest	Rogala tért autóbusz-pályaudvar Telefon: 182-628, 181-610	Siklók	Várdai A. u. 3. Telefon: 100
Debrecen	Szabolcsi út 2. Telefon: 14-75 Telek: 07-28-30	Sopron	Lochner K. u. 1-3. Telefon: 23-53
Eger	Autóbusz-pályaudvar Telefon: 22-25	Szeged	Mars tér 10-11. Telefon: 22-70 Telek: 06-23-42
Győr	Autóbusz-pályaudvar Telefon: 13-35	Székesfehérvár	Tarcsay Vilmos út Telefon: 20-20, 20-26 Telek: 6-3
Győr	Szabolcsi tér Telefon: 13-257	Székesfehérvár	Rákóczi út 4. Telefon: 15-51
Hajdúszoboszló		Székes	Veregyhy u. 5. Telefon: 20-40 Telek: 06-33-01, 06-33-42
Hatvan		Székesfehérvár	Veregyhy u. 5. Telefon: 20-40 Telek: 06-33-01, 06-33-42
Kaposvár	Barnaszi u. 1. Telefon: 14-172 Telek: 932	Székesfehérvár	Veregyhy u. 5. Telefon: 20-40 Telek: 06-33-01, 06-33-42
Kecskemét	Rákóczi út 16. Telefon: 25-51, 16-83 Telek: 502	Székesfehérvár	Veregyhy u. 5. Telefon: 20-40 Telek: 06-33-01, 06-33-42
Komló	Bem u. 2. Telefon: 26-61	Székesfehérvár	Veregyhy u. 5. Telefon: 20-40 Telek: 06-33-01, 06-33-42
Miskolc	Zsolnai kapu 18. Telefon: 23-972 Telek: 06-23-48	Székesfehérvár	Veregyhy u. 5. Telefon: 20-40 Telek: 06-33-01, 06-33-42
Nyíregyháza	Korányi F. u. 12. Telefon: 11-70 Telek: 07-23-34, 07-23-39	Székesfehérvár	Veregyhy u. 5. Telefon: 20-40 Telek: 06-33-01, 06-33-42

HETI HÍRADÓ

A megyei szállítási bizottságok feladatairól

— Dr. Csanádi György fogadása az Autóklubban —

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter f. hó 24-én a Magyar Autóklubban munkaében látta vendégül a megyei tanácsok végrehajtó bizottságainak elnökhelyetteseit, a megyei szállítási bizottsági elnököket. A munkaében, illetőleg tanácskozáson megjelent Dallos Ferenc, első miniszterhelyettes, a Minisztertanács Tanácsszervek Osztályának a vezetője, Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium több vezetője.

A tanácskozáson a közlekedés- és postaügyi miniszter méltatta a megyei szállítási bizottságok köszönetét érdemlő munkásságát és ezért a tárcsa elismerését fejezte ki. Hangsúlyozta, hogy a bizottságok számottevő mértékben közreműködtek az elmúlt évek szállítási nehézségeinek az áthidalásában és mindenkor a népgazdasági érdekeket tartva szem előtt munkálkodtak azon, hogy a közlekedés a szállítási igényeket kapacitása ésszerű felhasználásával elégítse ki. A megyei szállítási bizottságoknak nagy részük van abban, hogy az utóbbi évek során kialakult közlekedési szemléletű közvélemény megértésével és cselekvő támogatással kíséri a kormányzati közlekedéspolitika kialakítását.

Az 1988. évi feladatokról szólva a miniszter hangsúlyozta, hogy ez az esztendő a Széchenyi-fele közlekedéspolitikát felváltó új magyar közlekedéspolitikai évek megvitatásának az időszaka. Ebben a megyei szállítási bizottságok hozzáfértek, a gyakorlati tapasztalatokat jól hasznosító közreműködése igen számottevő lehet. A vasút korszerűsítése, a közlekedés egészében a közúti közlekedés

részarányának a növelése, valamint a közlekedés devizakímélő és devizaszerző szerepének a fokozása teremti majd meg a jövő század magyar közlekedésének az alapjait.

A feladatok meghatározásakor alapvetően szem előtt kell tartani: ha az államok sorában nem kívánunk lemaradni, feltétlenül meg kell valósítani koncepciókat, hiszen csak így módon lesz lehetőség korszerű közlekedési rendszer megvalósítására. Ma már világjelenség, hogy a különböző országok — szemügyre véve közlekedési helyzetüket, sajátos viszonyait, társadalmi és gazdasági berendezésüket — megfelelő javaslatokat dolgoznak ki a közlekedési rendszer fejlesztése érdekében. A magyar közlekedést illetően sem lehet elzárkózni ez elől, hiszen ez egyben jelentős tényezője lehet a népgazdaság egészének a fejlesztése szempontjából. Ahhoz viszont, hogy a magyar közlekedéspolitikai koncepció az ország egészét és a részterületeket egyaránt figyelembe véve, valamennyi igény kielégítésére alkalmas legyen, a megyei szállítási bizottságok segítségére, sokoldalú támogatására van szükség.

„Teljes hittel hiszem, hogy amit ma tervezünk, azt holnap az élet már egyenesen követelni fogja tőlünk. Ezért remélhető, hogy amit 1980-ig kívánunk a közlekedéspolitikai koncepcióból megvalósítani, azt már évekkal előbb képesek leszünk sikerre vinni” — mondotta a többi között nagyhatású beszédében dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter.

Meghibásodott a gépkocsija?

Karambolozott?

Vegye igénybe a KPM Autófenntartó Ipari Tröszt gépjárműmentő szolgálatát!

BUDAPEST, XIII., Petneházy u. 72
Tel.: 208-208, 207-119, éjjel-nappal

BÉKÉSCSABA, Szarvasi út
Tel.: 21-22. 6—22 óráig

DEBRECEN, Szabadság út 27
Tel.: 21-20, 35-75 és 51-67, éjjel-nappal

GYÖNGYÖS, Gorkij u. 3
Tel.: 13-73, 7—16 óráig

GYÖR, Wilhelm Pieck u. 6
Tel.: 22-30. éjjel-nappal, vagy 28-47,
22 — reggel 6 h-ig

MISKOLC, Zsolcai kapu 9—11
Tel.: 14-214 és 26-372, éjjel-nappal

NAGYKANIZSA, Budapesti út
Tel.: 22-20, 7—16 óráig

PÉCS, Munkácsy M. u. 35
Tel.: 26-72 és 26-75, éjjel-nappal

SZEGED, Tolbucsin sugárút 11
Tel.: 50-61, 6—22 óráig

SZÉKESFEHÉRVÁR, Balatonl út
Tel.: 23-88, 7—16 óráig

SZOMBATHELY, Zanati u. 4
Tel.: 13-40, 13-41 és 13-43, 6—22 óráig

VESZPRÉM, Partizán út
Tel.: 11-546, 7—16 óráig

A MENTŐSZOLGÁLAT A HIBÁT VAGY A HELYSZÍNEJEN JAVÍTTA MEG VAGY — HA A HIBA A HELYSZÍNEJEN NEM JAVÍTHATÓ — A GÉPJÁRMŰVET A LEGKÖZELEBBI JAVÍTÓÁLLOMÁSRA, ILLETVE A KÍVÁNT HELYRE VONTATJA

Meghibásodott a gépkocsija!? Karambolozott!?

VEGYE IGÉNYBE AZ AKÖV-ÖK MŰSZAKI SEGÍTSÉGNYÚJTÓ ÉS GÉPJÁRMŰMENTŐ SZOLGÁLATÁT!

SEGÉLYSZOLGÁLATI ÁLLOMÁSOK: Budapest, Vác, Cegléd, Salgótarján, Miskolc, Ózd, Sátoraljaújhely, Eger, Gyöngyös, Nyíregyháza, Debrecen, Berettyóújfalú, Szolnok, Jászberény, Békéscsaba, Szarvas, Kecskemét, Baja, Szeged, Szekszárd, Pécs, Mohács, Komló, Kaposvár, Siófok, Székesfehérvár, Dunaújváros, Veszprém, Balatonfüred, Keszthely, Pápa, Várpalota, Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Szombathely, Tatabánya, Tata, Győr, Sopron, Mosonmagyaróvár.

Helyszíni javítás!

Vontatás!



HETI HIRADÓ

Útmutatás a jövő évi közlekedéspolitikai feladatokra

— Dr. Csanádi miniszter fogadta a megyei szállítási bizottsági elnököket —

1968. november 25-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a Magyar Autóklubban fogadta a megyei tanácsok vb. elnökhelyetteseit, a megyei szállítási bizottsági elnököket. A fogadáson megjelent Horn Dezső a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, Földvári László és dr. Mészáros Károly miniszterhelyettesek, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium főosztályvezetői, valamint a Központi Szállítási Tanács titkára. Jelen volt dr. Papp Lajos miniszterhelyettes, a Minisztertanács Tanácsszervek Osztályának vezetője, valamint Urbán Lajos az MSZMP KB Ipari és Közlekedési Osztályának munkatársa.

Dr. Csanádi György miniszter beszédében a többi között hangsúlyozta, hogy a megyei tanácsok, megyei szállítási bizottságok és személy szerint azok vezetői rendkívül értékes munkát végeztek a közlekedéspolitikai koncepció kialakításában, majd az országyűlési tárgyalás előkészítésében. A nehezebb feladat azonban még hátra van, hiszen a következő évek, évtized feladata lesz a koncepcióban rögzített elvek valóra váltása. Ezzel kapcsolatban különösen fontos, hogy a helyi szervek vezetői a felmerülő igényeket, különösen a körzetesítés kapcsán felmerülő pénzügyi jellegű problémákat reálisan kezeljék, s csak a valóban legindokoltabb, népgazdasági szempontból legszükségesebb kérdések megoldását terjesszék elő jóváhagyásra.

Ismeretes — mondotta a miniszter —, hogy a közlekedéspolitikai koncepció egyik fontos célkitűzése a közúti áruszállítás arányának a számottevő növelése és ezzel összefüggésben a közúti fuvarvállalás szabadságának a biztosítása. Ennek megfelelően tehát — a jogszabályok adta keretek között — bármely szerv gondoskodhat saját gépjárműről, ezzel elvégezheti saját feladatait és amennyiben erre lehetősége van, idegen fuvarozásokat is elvál-

lalhat. Ebben a vonatkozásban a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium nem kíván adminisztratív korlátozó intézkedéseket alkalmazni. Ugyanakkor azonban rendkívül fontos, hogy az érdekelt szervek folyamatosan figyelemmel kísérjék a gazdaságossági szempontokat, a népgazdasági érdekek tekintetbevételét, hiszen adott esetben káros lehet, ha felesleges új szállítási kapacitások jelennek meg a közúton. Ezen a téren is érvényes az az elv, hogy a nagyüzem működése népgazdasági szempontból a legelőnyösebb, ezen a vonalon aknázhatók ki leginkább a korszerű szállításszervezési módszerek nyújtotta lehetőségek, éppen ezért a közúti áru fuvarozási feladatok teljesítése zömében továbbra is a kellően felfejlődött, jól szervezett fuvarozóvállalatokra vár.

Beszéde további részében a közlekedés- és postaügyi miniszter arra utalt, hogy a tárcza kezdetől fogva nagy súlyt helyezett a megyei szállítási bizottságok működésére, tevékenységére. Ezen a téren jól észlelhető fejlődés tapasztalható, hiszen az akkori közlekedéspolitika célkitűzéseinek megfelelően a megyei szállítási bizottságok kezdetben főként az igények kielégítésének a biztosításával, a különböző szállítási tervek teljesítésének az elősegítésével foglalkoztak. Munkájuk súlypontja ma már a közlekedéspolitikai célkitűzések gyakorlati érvényesítésére terelődött át. Ezzel kapcsolatban különösen fontos feladat vár a megyei szállítási bizottságokra a közforgalmú személyszállítás megfelelő szervezése, ezen a téren a szükségletek reális megállapítása terén.

A megyei szállítási bizottságok ez ideig is magas szakértelemmel, az ügy szeretetével és megértésével látták el tennivalóikat. Biztosra vehető, hogy így lesz ez ez után is, a közlekedéspolitikai koncepció valóra váltásának, végrehajtásának érdekében — fejezte be nagyhatású beszédét dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter.

Sorban az előző oldalakon:

15. ábra

AZ ÚJ MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÚJ
FELADATOK ELÉ ÁLLÍTOTTA A MEGYEI SZÁLLÍ-
TÁSI BIZOTTSÁGOKAT IS

16-17. ábra

ÚJ SZOLGÁLTATÁSKÉNT KEZDTE MEG
MŰKÖDÉSÉT 1967-BEN A MŰSZAKI SEGÉLY-
NYÚJTÓ ÉS GÉPJÁRMŰMENTŐ SZOLGÁLAT

18. ábra

A KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI FELADATOK VÉGRE-
HAJTÁSÁVAL KAPCSOLATBAN 1968 VÉGÉN
CSANÁDI GYÖRGY MINISZTER SZEMÉLYESEN
ADOTT ÚTMUTATÁST



A szemközti oldalon:
19-20-21. ábra
 HAGYOMÁNYOS, KÉZI RAKODÁS
 A TEHERPÁLYAUDVARON

22-23. ábra (jobbra és középen)
 A NEHÉZ KÉZI MUNKÁT FOKOZATOSAN
 ÁTVETTÉK A RAKODÓGÉPEK

24. ábra (alul)
 A 23. SZ. AKÖV 1969-BEN MÁR JELENTŐS
 SZÁLLÍTMÁNYOZÁSSAL KAPCSOLATOS
 FELADATOKAT VÁLLALT





23. AUTÓKÖZLEKEDÉSI VÁLLALAT

Vállal: az egész ország területén

Exportcsomagolást
 láda- és műanyagburkolat készítését
 korszerű csomagolóanyagok biztosítását

Szállítmányozáson
belül: vámalkalmazást, raktározást,
 árutovábbítást, feladást

Központ: Budapest, VIII.,
 Kemény Zsigmond u. 14.

Telefon: 131-605; 334-585; 335-930;
 334-126; 330-357



NEM KELL CSOMAGOLNI!

Mégis kármentes a fuvarozás,
ha szállítótartályt használ!



Sokféle áru fuvarozható
EGYÜTT
KÁRMENTESEN KÜLÖN
CSOMAGOLÁS NÉLKÜL IS

HA SZÁLLÍTÓTARTÁLYT használ



25-26. ábra (felül és jobbra középen)
SZÉLESKÖRŰ FELVILÁGOSÍTÓ MUNKA ELŐZTE
MEG A SZÁLLÍTÓTARTÁLYOK ALKALMAZÁSÁT



27-28-29-30-31. ábra (az előző oldaltól a következőig)

A KONTÉNEREK (KIS ÉS NAGY SZÁLLÍTÓTARTÁLYOK) ÁTTÖRÉST JELENTETTEK A HÁZTÓL HÁZIG TÖRTÉNŐ FUVAROZÁSSZERVEZÉSBEN

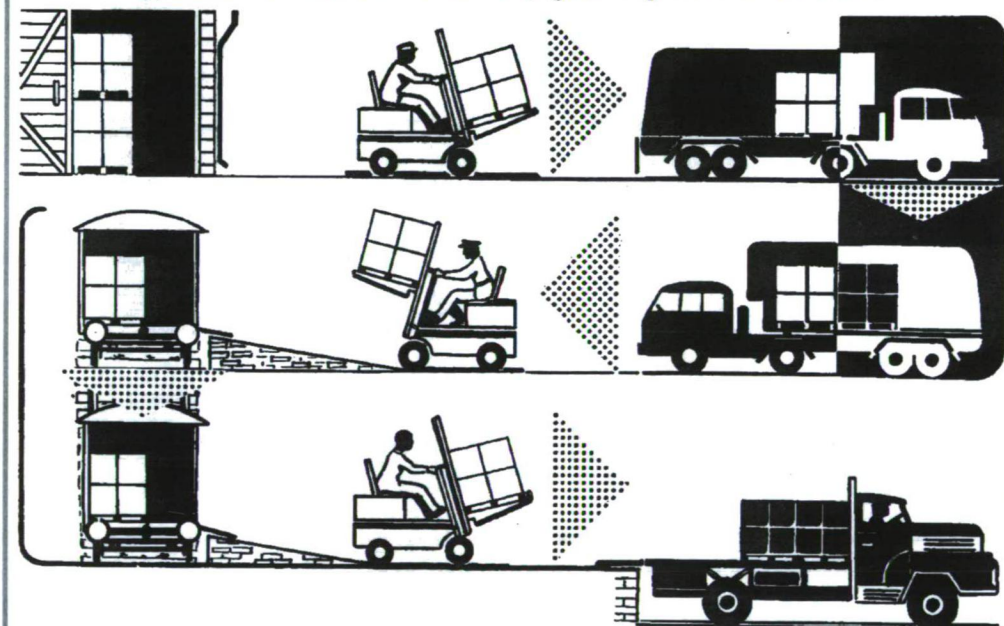


32-33. ábra (alul és jobbra felül)
AZ ANYAGMOZGATÁS, RAKTÁROZÁS ÉS
SZÁLLÍTÁS TERÉN EGYARÁNT ELŐNYT JELENTETT
A RAKODÓLAPOK ALKALMAZÁSA, DE ENNEK
ELLENÉRE NEHEZEN TERJEDT EL

34. ábra (jobbra alul)
AZ ŐSZI FORGALOM SIKERES LEBONYOLÍTÁSA
TOVÁBBRA IS NAPIRENDEN VOLT

RAKODÓLAP ALKALMAZÁSÁVAL

gyorsabb és olcsóbb a rakodás, gazdaságosabb a szállítás!



Kapcsolódják be a rakodólapos csereforgalomba!

FUVAROZTATÓK!

**Tegyük gyorsabbá, korszerűbbé
és gazdaságosabbá a közúti áru fuvarozást!
Vegyenek részt a rakodólapos szállítási láncban!**



Felvilágosítást ad és szaktanáccsal szolgál a budapesti 1. sz. AKÖV 7. sz. Üzemegysége,
Szállítmányszervezési Osztály
Budapest, V., Bajcsy-Zsilinszky út 74. — Telefon: 121-196, 123-215

HETI HÍRADÓ

Nagyobb szervezettséget és jobb járműkihasználást az őszi forgalom sikere érdekében!

A hét végén ülést tartott a Mezőgazdasági Szállítási Operatív Bizottság. Az ülés napirendjén szerepelt — az elmúlt hetek gyakorlatának megfelelően — a zöldség- és gyümölcsforgalom alakulása. A bizottság tagjainak beszámolóiból megállapítható, hogy a zöldség első hulláma lefutott, a primőrök, a kajszi- és őszibarack dömpingje lezajlott. Ezen a héten a szállítási volumen már előreláthatóan csökkenni fog. A következő héten azonban megkezdődik az „igazi” őszi csúcsgorgalom. Megindul a paradicsom-áradat a konzervgyárakba, és az almaszedés, a szőlőszüret is nagy mennyiségben igényli a közlekedés felkészülését, a rendelkezésre álló eszközök fokozott kihasználását, igénybevételét. A zöldség- és gyümölcsszállítások helyzetét a következő hetekben nehezíteni fogja a meginduló cukorrépaforgalom is.

A zöldség- és gyümölcsforgalom első szakaszának befejeztével feltétlenül meg kell említeni néhány olyan — a közlekedés helyzetét megnehezítő — kérdést, amelynek kiküszöbölése úgy a közlekedés, mint a népgazdaság feltételének érdeke.

A vasút és a közhasználatú autók közlekedés erőfeszítései mellett az első hullámban jelentkező nagy mennyiségű zöldség és gyümölcs elszállítása a rendelkezésre álló vasúti és gépkocsiparkkal megtörtént. Fennakadásról különösebb jelzést nem kaptunk. Természetesen a közlekedés rendkívül nagy áldozatok árán tudta csak a forgalom lebonyolítását biztosítani. Nehezítette a helyzetet az a tény is, hogy az elszállításra váró hatalmas árumennyiség mellett a hét végén történő gépkocsi-foglalkoztatás nem érte el azt a szintet, amelyet a zökkenőmentes munkafeltételek megkívántak volna. Előfordult, hogy amíg hét közben 800–900 gépkocsi dolgozott a zöldségforgalomban, addig a vasárnap foglalkoztatott gépjárművek száma alig érte el a 200-at.

A közhasználatú autók közlekedés helyzetét a gépkocsik csökkenő extenzív és intenzív kihasználása is nehezítette. Nagyobb gondot kell fordítani a fuvaroztató feleknek a

szerződésileg lekötött gépjárművek kihasználtságának fokozására. Megfelelő szervezettség nélkül ugyanis a második hullámban várható, jóval nagyobb árumennyiség elszállítása megoldhatatlan feladatok elé állítja a közlekedést.

Súlyosbította a helyzetet az előszállítások elmaradása, illetőleg rendkívül kis mennyisége is. Főként nagy elmaradás mutatkozott a kő- és kavicsszállítások terén. Annak érdekében, hogy a jelenleg építés alatt álló úthálózat és egyedi nagy beruházások anyagfelhasználását biztosítsuk, a zöldség- és gyümölcsszállítások, valamint az egyéb mezőgazdasági termékek fuvarozását kell még szervezettebbé tenni.

A zöldség- és gyümölcsforgalom első hullámának lefutása után már megállapítható, hogy a jövőben nagyobb gondot kell fordítani a fuvaroztatóknak a szállítási szerződések megkötésére, illetőleg a várható igények minél pontosabb bejelentésére. Előfordult ugyanis néhány esetben, hogy a mezőgazdasági felvásárló szervek indokolatlan óvatosságuk, illetőleg a nagyobb gazdasági eredményre való törekvés miatt szerződéseiket csak a minimális árumennyiség figyelembevételével kötötték meg. Az árumennyiség növekedése következtében szükségessé vált többletgepkocsik kiállítása csak az autók közlekedés rugalmas kereskedelempolitikája mellett vált lehetővé.

Az előzőekben jelzett nagyobb árumennyiség az őszi csúcsgorgalom idején a szállítási feladatok további emelkedését idézi elő. A megnevezett feladatok ellátása természetesen csak akkor képzelhető el, ha a mezőgazdasági kapacitást a fuvaroztatók jobban ki tudják használni. A szervezettség, és a kihasználtság további fokozása mellett sem engedhető meg, hogy egyes mezőgazdasági üzemek saját gépkocsijaikat a mezőgazdasági termékek betakarítása helyett bérfuvarozásban foglalkoztassák. A Megyei Szállítási Bizottságok már az elmúlt időszakban is felfigyeltek erre a káros jelenségre és intézkedéseik, határozataik alapján a helyzet javulására számíthatunk.

HETI HÍRADÓ

Felhívás újabb fuvarozási műszakokra közületi tehergépkocsikkal

Már többször beszámoltunk arról, hogy a fuvarozási igények kielégítése érdekében a megyei szállítási bizottságok — külön felhatalmazás alapján — igénybe veszik a közületi tehergépkocsikat közhasználatú szállítási feladatokra. Egyidejűleg a Volán Tröszt október 10-én, 11-én, valamint 17-én és 18-án rendkívüli hétvégi fuvarozási műszakot is szervezett.

A rendkívüli fuvarozási műszakok jó eredménnyel zárultak. Az akcióban a Tröszt vállalatának több mint 10 000 dolgozója vett részt, a gépkocsivezetők 360 ezer órát teljesítettek. Ez nem utolsósorban annak köszönhető, hogy a Tröszt kezdeményezését a fuvarozató vállalatok és üzemek megértéssel fogadták, sorozatosan jelentkeztek megbízásukkal. Ily módon az említett két hétvégén összesen 1 millió 136 ezer tonna áru elszállítása vált lehetségessé. Ennek keretében főképp építőanyagot, követ, kavicsot, cukorrépát, tüzelőanyagot stb. fuvaroztak a négy nap alatt.

A rendkívüli fuvarozási műszakok eredményeként részben lehetővé vált az elmaradt szállítások pótlása. Az igények ugyanakkor változatlanul magasak, meghaladják a fuvarozó vállalatok teljesítőképességét. A Volán vállalatok gépkocsivezetőinek további vasárnapokra való igénybevétele viszont a munkaszüneti napok kötelező biztosítása miatt nem lehetséges. Ezért a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felhívással fordult valamennyi tehergépkocsival rendelkező vállalatához és üzeméhez: *tehergépkocsiikkal rendelkezésre bocsátásával tegyék lehetővé további hétvégi fuvarozási műszakok szervezését.*

A felhívás szerint az újabb fuvarozási műszakokra — most már a közületi tehergépkocsik részvételével — október 24-én és 25-én, valamint október 31-én és november 1-én kerül sor. A felhívás valamennyi ún. cél-fuvarozó vállalatra, közületi gépjármű-üzembentartóra és

a termelőszövetkezetek valamennyi igénybevehető gépjárművére kiterjed.

Az akció eredményességének a biztosítása érdekében a Volán Tröszt vállalta, hogy *fuvarvállaló irodával* a fuvaroztatók rendelkezésére áll. Ennek megfelelően gondoskodik a fuvarozási igények vállalásáról, a bejelentkező cél-fuvarozási, közületi, termelőszövetkezeti tehergépkocsik részére a feladatok kiadásáról. Az erre vonatkozó szabályozás szerint a tehergépkocsivezetők és a rakodó munkások részére a szombati napokon óránként 15 forint, a vasárnapokon pedig óránként 20 forint munkabért fizet az illetékes Volán vállalat, közvetlenül a munka befejezése után. Ezt az összeget — a közterhekkel megnövelt — költségként felszámítják az üzemben tartó vállalatnak, azonban a fuvardíj teljes összege magát az üzemben tartót illeti. Lényegében tehát a szombati és vasárnapi fuvarozás nem terheli az igénybevevett tehergépkocsik üzemeltetőjének béralapját.

Az előbbiekkal kapcsolatos szervező és irányító munkát továbbra is a megyei szállítási bizottságok végzik. A bizottságok eddig is jól dolgoztak a közületi tehergépkocsik igénybevitelével kapcsolatban. Biztosra vehető, hogy ez lesz a helyzet a hétvégi műszakok szervezésével kapcsolatban is.

Az őszi csúcsforgalom zavartalan lebonyolítása, a rendkívül nagy közúti fuvarozási igények kielégítése érdekében feltétlenül szükséges, hogy a szóban forgó napokon a közületi, a termelőszövetkezeti, cél-fuvarozási tehergépkocsik minél nagyobb számban jelentkezzenek és vegyenek részt a fuvarozásokban. Az eddig is tapasztalt jó együttműködés, megértő támogatás alapján reméljük, hogy a közületi tehergépkocsik bevonásával szervezett hétvégi műszakok sikerrel járnak majd.

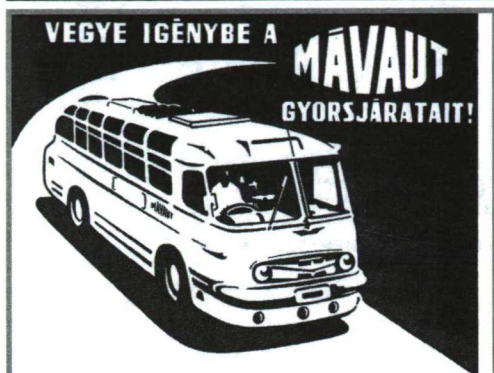
A közületi tehergépkocsik hét végi foglalkoztatásának eredményei

A közületi tehergépkocsik bevonásával szervezett első szombat-vasárnapi műszak *sikerrel* zárult. Az elért eredmények azt mutatják, hogy a megyei szállítási bizottságok az ügy jelentőségének megfelelően jó szervező munkát végeztek, s ezzel lehetővé vált a közúti szállítási lemaradások részbeni pótlása. A munka sikeréhez számottevően hozzájárultak a *Volán vállalatok* is, elsősorban azzal, hogy fuvarvállaló irodáik október 24-én és 25-én — az országban mindenütt nyitva tartva — a fuvarozató felek rendelkezésére álltak.

A jó szervezés eredményeként október 24-én szombaton, összesen 586, október 25-én vasárnapon pedig 858 közületi tehergépkocsi foglalkoztatását sikerült biztosítani. Különösen jó munkát végeztek ezzel kapcsolatban *Baranya megyében*, ahol alapos előkészítés után, a sajtó és a helyi rádió segítségével széleskörű propagandát biztosítottak a hétvégi műszaknak. A Megyei Szállítási Bizottság, valamint a Volán Vállalat érdekelt dolgozóit személyesen keresték fel az érdekelt közületi üzemeltetőket a szombati, vasárnapi foglalkoztatás megszervezése végett.

A legkiemelkedőbb eredményeket a *Győr-Sopron Megyei Szállítási Bizottság* érte el. Itt a Volán Vállalat, valamint a Megyei Szállítási Bizottság szervezésében szombaton 102, vasárnapon pedig 114 közületi tehergépkocsi dolgozott. Emellett külön mozgósították a tehergépkocsival rendelkező közületeket, hogy saját célokra is végezzenek szállításokat. Az említett gépkocsik mellett ily módon szombaton még további 120, vasárnapon pedig 70 gépkocsi dolgozott. A megyében az említett két napon elsősorban mezőgazdasági árukat, építési és útépítési anyagokat, valamint kereskedelmi árukat szállítottak.

A közúti fuvarozási helyzet országosan feszült, sokhelyütt nem sikerült az igények maradéktalan kielégítését biztosítani. A szombati-vasárnapi műszakok nagymértékben hozzájárultak az elmaradt szállítások pótlásához. A második „közületi műszak”-ra október 31-én, illetőleg november 1-én kerül sor. Ezt követően november hónap folyamán a Volán vállalatok végeznek majd újabb hétvégi műszakokat. Ily módon a közös, együttes erőfeszítések eredményeként, várhatóan sikerül majd biztosítani az őszi közúti szállítási feladatok teljesítését.



Gyorsjáratok az alábbi viszonylatokban közlekednek:

Budapest–Dorog–Komárom–Győr és vissza
 Budapest–Veszprém–Szombathely és vissza
 Budapest–Dunajváros–Szekszárd és vissza
 Budapest–Szekszárd–Pécs és vissza
 Budapest–Szekszárd–Mohács és vissza
 Budapest–Kalocsa és vissza
 Budapest–Kecskemét és vissza
 Budapest–Kecskemét–Szeged és vissza
 Budapest–Kecskemét–Szentes és vissza
 Budapest–Nagykőrös–Jászberény és vissza
 Budapest–Gyöngyös és vissza
 Budapest–Gyöngyös–Mátraháza–(Kékestető)
 Galyatető és vissza
 Budapest–Gyöngyös–Parád–Röck-
 Parád–Röck és vissza
 Budapest–Gyöngyös–Vernye–Eger és vissza
 Budapest–Matyán–Gyöngyös–Eger–
 Borsodnádasd és vissza
 Budapest–Vác–Balassagyarmat–Szécsény–
 Salgótarján és vissza
 Budapest–Matyán–Nagybátony–Ózd és vissza
 Miskolc–Debrecen–Hajdúszoboszló és vissza
 Eger–Kecskemét és vissza

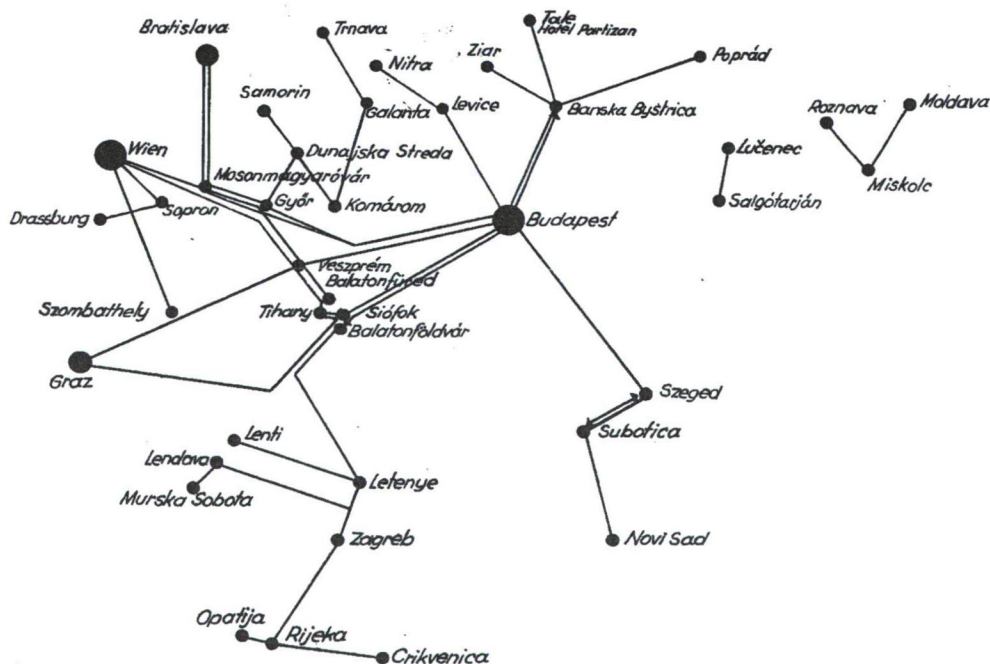
Pécs–Szeged és vissza
 Debrecen–Szeghalom–Békéscsaba–Szeged
 és vissza
 Siófok–Kaposvár és vissza
 Kaposvár–Balatonlelle–Balatonszabadi és
 vissza
 Kaposvár–Langeltető–Balatonboglár
 és vissza
 Kaposvár–Pécs és vissza
 Pécs–Mohács és vissza
 Szekszárd–Siófok és vissza
 Veszprém–Tapolca–Keszthely és vissza
 Veszprém–Pápa és vissza
 Keszthely–Sümeg–Devecser–Pápa és vissza
 Hévíz–Keszthely–Csopak–Veszprém és
 vissza
 Zalaezerszeg–Balatonszentgyörgy és vissza
 Nagykanizsa–Letenye–Lenti és vissza
 Győr–Pápa–Devecser–Sümeg–Keszthely
 és vissza
 Győr–Sopron és vissza
 Sopron–Sárvár–Sümeg–Keszthely és vissza
 Tatabánya–Tata–Esztergom és vissza

Gyorsan, pontosan és biztonságosan éri el úticélját!

35–36. ábra (az előző oldalon)
 CSAK SOK NEHÉZSÉG LEGYŐZÉSÉVEL LEHETETT
 A HÉTVEGI RAKODÁSOKAT MEGSZERVEZNI

Itt és a következő oldalon felül:
37–38–39. ábra
 A MÁVÁUT BELFÖLDI GYORSJÁRATAI ÉS
 NEMZETKÖZI AUTÓBUSZJÁRATAI AZ
 1960-AS ÉVEK KÖZEPÉN

Utazzon a MÁVÁUT nemzetközi autóbuszjára!



AZ AKÖV, MAJD A VOLÁN
KOMPLEX KISZOLGÁLÁSSAL ÁLLT
A FUVAROZTATÓK RENDELKEZÉSÉRE

NE LEGYEN GONDJA A VASÚTI FUVAROZÁSOKRA!

Az állomási oda- és elfuvarozásokat, rakodásokat
komplex kiszolgálással vállalja



Még ma keresse fel információért a legközelebbi



kirendeltséget

Az ország egész területén

csomagol szállítmányoz
raktároz

a VOLÁN 23.sz. Vállalat

Központ: 1084 Budapest, Auróra u. 34.
Telefon: 131-605, 334-585
Telex: 22-6404 volán h
Ker. Oszt. telefon: 138-840, 135-235

rekeszek, dobozok,
lén zsákok,
k gyártása
lógia készítése

- vámelőnévezés
- árutovábbítás
- árufeledés

A

KÁRJEGYZŐKÖNYVBEN

feltétlenül a valóságnak megfelelően
kell rögzíteni

- a küldemény állapotát,
- a berakás, csomagolás és rögzítés módját,
- a kár keletkezésének helyét, idejét és okát,
- a kár összegét.



44. ábra (jobbra)

SOK VITÁT LEHETETT ELKERÜLNI AKKOR, HA A
KÁRJEGYZŐKÖNYVEKBE A VALÓSÁGNAK MEG-
FELELŐ ADATOKAT PONTOSAN RÖGZÍTETTÉK